

«DEN NYE BYEN I BYEN»

- EN STUDIE AV UTVIKLINGSFORLØPET I BJØRVIKA



Masteroppgave ved Senter for Teknologi, Innovasjon og Kultur, Universitetet i Oslo
Beate Folkestad Habhab, Juni 2013

Innholdsfortegnelse

Forkortelser

Tabeller

| | |
|--|-----------|
| 1 INNLEDNING..... | 6 |
| 1.1 Tema..... | 6 |
| 1.2 Problemstilling | 8 |
| 1.3 Bakgrunn..... | 12 |
| 1.3.1 Metodisk og teoretisk tilnærming..... | 12 |
| 1.3.2 Karl Mannheim om de sosiale betingelsene for tenkning og kunnskap..... | 16 |
| 1.3.3 Tankekollektiver og paradigmer | 19 |
| 1.3.4 Bruno Latour og aktør-nettverk | 22 |
| 1.3.5 Tidligere studier av byutviklingen i Bjørvika | 27 |
| 1.4 Forskningsdesign | 31 |
| 1.4.1 Bjørvika som case for byplanlegging | 31 |
| 1.4.2 Oppbygging av studien | 32 |
| 1.4.3 Innsamling og behandling av kildematerialet | 33 |
| 2. OPPTAKTER TIL BYUTVIKLING | 36 |
| 2.1 Tre premisser: Fjordby, senketunnel og opera..... | 36 |
| 2.2 Tre visjoner | 38 |
| 2.3 Mulighetsrom og grenser for byutviklingen | 41 |
| 2.3.1 Byrommet | 42 |
| 2.3.2 Sporområdet | 46 |
| 2.3.3 Vegsystemet..... | 47 |
| 2.3.4 Eiendomsgrenser og -verdier | 51 |
| 2.3.5 Institusjonelle rammer og tankestiler | 55 |
| 2.3.5 Oppsummering av første funn | 58 |
| 2.4 Nye innspill til hovedgrep i byplanen | 59 |
| 2.4.1 Parallelloppdragene..... | 59 |
| 2.4.2 Ideologier og tankestiler i byplanlegging | 64 |
| 2.4.3 Resultater av konkurransen | 69 |
| 2.5 Status og retning i byplanleggingen 2000/2001 | 70 |

| | |
|--|------------|
| 3. UTVIKLING AV REGULERINGSPLANEN FOR BJØRVIKA..... | 72 |
| 3.1 Bystyrets prinsippvedtak | 72 |
| 3.2 Videreutvikling og konsolidering av planen 2001-2003 | 74 |
| 3.2.1 Arbeidet i Fagrådet..... | 74 |
| 3.2.2 Hovedgrep..... | 76 |
| 3.2.3 Gjennomføringsmodell | 80 |
| 3.2.4 Trafikk, bolig-tall og lokalmiljø | 84 |
| 3.2.5 Oppsummering: Planforslaget vurdert opp mot bystyrevedtaket i 2001 | 85 |
| 3.3. Målet om et europeisk foregangs-område for bærekraftig byutvikling..... | 85 |
| 3.4 Aktør-nettverk og tankekollektiv som former planen | 89 |
| 3.4.1 To "kvasiobjekter": Et blikk på Bjørvika 2012 | 89 |
| 3.4.2 Utvikling av et tankekollektiv | 91 |
| 3.5 Status i Bjørvika 2003 | 94 |
| 4. OPERAKVARTERET..... | 95 |
| 4.1 Introduksjonen av Barcode..... | 95 |
| 4.1.1 Arkitektkonkurransen våren 2003..... | 95 |
| 4.1.2 Barcode inn i reguleringsplanen..... | 99 |
| 4.1.3 Omkamp 2006/2007..... | 103 |
| 4.1.4 Barcode «in action»..... | 106 |
| 4.2 Konkurransen om Europas mest energieffektive bygg 2005..... | 109 |
| 4.3 Operakvarteret som miljøprosjekt..... | 113 |
| 4.4 Oppsummering | 118 |
| 5. SAMMENSTILLING OG ANALYSE AV FUNN | 121 |
| 6. KONKLUSJON..... | 127 |
| REFERANSER..... | 130 |
| VEDLEGG..... | 135 |
| Vedlegg 1: Operakvarteret og den nye byen i byen.Kronologisk oversikt over planprosessen | |
| Vedlegg 2: Utdrag fra byplandebatten | |
| Vedlegg 3: Oversikt over informanter | |
| Vedlegg 4: Prinsippvedtak om Bjørvika, Bystyret 2001 | |
| Vedlegg 5: Utdrag av konkurranseprogrammet for OSU/Operatomta 2003 | |

Forkortelser

AHO: Arkitektthøgskolen i Oslo

ANT: Aktør-nettverk teori

BI: Bjørvika Infrastruktur: utbyggingsselskapet som står for infrastrukturutbyggingen,
100 % eiet av Bjørvika utvikling

BU: Bjørvika Utvikling: Eiendomsutviklingsselskapet som koordinerer utbyggingen,
eiet av OSU og HAV

DHB: Designhåndbok for Bjørvika

EBY: Eiendoms- og byutviklingsetaten i Oslo

HAV: HAV eiendomsutvikling, Oslo Havns eiendomsselskap

KOP: Kulturoppfølgingsprogram for Bjørvika

KU: Konsekvensutredning

MOP: Miljøoppfølgingsprogram

OMOP: Overordnet miljøoppfølgingsprogram for Bjørvika

OSU: Oslo S Utvikling, Eiendomsutviklingsselskapet som utvikler operakvarteret,
med ROM, Entra og Linstow som eiere

PBE: Plan og bygningsetaten, Oslo kommune

ROM: ROM eiendomsutvikling, NSBs eiendomsselskap

Tabeller

Tabell 1: Utdrag av vedtak i Oslo bystyre 28.november 2001 om Byutviklingen i Bjørvika-
Bispevika, grunnlag for videre planarbeid, s. 73

Tabell 2: Utdrag av Overordnet miljøoppfølgingsprogram (OMOP) for Bjørvika, s. 89

Tabell 3: Utdrag av Miljøoppfølgingsprogram for Bispevika, s 115

1 INNLEDNING

«Ambisjonene for utvikling av Bjørvikaområdet er at den nye bydelen skal være til glede og stolthet for hele Oslos befolkning. Med sin unike plassering mellom Oslo Middelalderby og Kvadraturen, skal den nye bydelen bidra til å tydeliggjøre byens historiske utvikling fra opprinnelsen og til det 21. århundre» (*Reguleringsplanen for Bjørvika - Bispevika – Lohavn*, vedtatt i Oslo bystyre 27.08.2003).

1.1 Tema

Etter lange dragkamper vedtok Stortingsvedtak i juni 2000 å bygge ny opera i Bjørvika. Formålet med beslutningen var todelt; Norge skulle få et nytt operahus med internasjonal standard og utviklingen av havnearealene skulle forbinde østkanten og vestkanten av byen med en bydel langs sjøsiden. Bjørvika skulle «som porten til hovedstaden uttrykke moderne norsk bykultur og identitet i byggekunst, teknologi og bærekraftig byutvikling» (Plan og bygningsetaten, 2003b, s. 6).

Den videre planleggingen og utbyggingen har brakt mange overraskelser, både for Oslos befolkning og politikerne som vedtok planene. Oslopolitikere som hadde ivret for å få operaen til Bjørvika ville skape ny byutvikling østover, med forbedring av levekår og miljøforhold i de eldre bydelene. Reguleringsplanen for Bjørvika skulle derfor utvikles sammen med planer for de bakenforliggende arealene og gi grunnlag for en fremtidig byutvikling over jernbanesporene på Oslo S. Den første delen av utbyggingen, Barcode-bebyggelsen i Operakvarteret, la imidlertid sporområdet i skyggen, og innbyggerne i bydelene Grønland og Gamlebyen opplevde å bli utestengt fra sjøfronten bak en mur av merkevarebygg.

Barcode utfordret også politikernes syn på byggehøyder i Oslo. Da detaljplanene for de første byggene skulle godkjennes, ble det klart at høydebegrensningen på maks 12 etasjer eller 51 meter, måtte revurderes. For å oppnå det utbyggingsvolumet som kommunen og grunneierne var blitt enige om, og samtidig få nok lys og luft mellom byggene, måtte byggehøyden opp i 67 meter på hele byggefeltet langs Oslo S. Byråd for næring og byutvikling i Oslo, Grete

Horntvedt forklarte til Aftenposten at «Vi har inngått avtaler om at utbygger skal få bygge et visst antall kvadratmeter. Hvis vi ikke går i høyden, vil vi nettopp få en tett mur».¹

En av visjonene for Bjørvika var å skape et europeisk foregangsområde for bærekraftig byutvikling. Bystyret vedtok at «Byutviklingen i Bjørvika-Bispevika må skje etter økologiske prinsipper».² Dette ble konkretisert i tre programmer for bærekraftig byutvikling, som ble vedtatt sammen med reguleringsplanen i 2003. To av målene var at området skulle være selvforsynt med energi og at bygningsmassen skulle være klimanøytral, det vil si uten klimagassutslipp knyttet til energiforbruk i bygg. Men oppfølgingen har uteblitt. I 2009 viste status for energibruk at bare 50 % av varmeenergien var såkalt klimanøytrali. Området hadde ennå ikke fått eneste foregangsbygg for fremtidsrettede energi- og miljøløsninger i Bjørvika, og arkitektkonkurransen som ble utlyst i 2005 om Europas mest energieffektive næringsbygg, huskes best for lange diskusjoner om beregningsmetoder og et vinnerprosjekt som ikke innfridde kravene.

Utbyggingen er på langt nær over. Operaen og Operakvarteret med Barcodebebyggelsen er første trinn i en byutvikling som skal gi 20 000 nye kontorplasser og 4-5000 boliger, og bybildet vil endre seg etterhvert som nye områder blir ferdigstilt og tatt i bruk. Men så langt fremstår Bjørvika som en helt ny type bymiljø i Oslo, og minner foreløpig lite om et «levende byliv basert på tradisjonelle bygater»³ utviklet i «menneskelig målestokk med utgangspunkt i en harmonisk opplevelse»⁴.

Temaet for oppgaven er derfor hvordan de politiske målene for byutviklingen er fanget opp eller har falt utenfor rammene av plan- og utbyggingsprosessen. Det tilsynelatende spriket mellom mål og resultater tyder på styringsutfordringer. Det kan ha sammenheng med at byutviklingen blir gjennomført som eiendomsutvikling i regi av kommersielle aktører, men det også kan ha sammenheng med hvordan de utførende aktørene, arkitekter, ingeniører og entreprenører arbeider i prosessen. Det faglige arbeidet skjer innenfor fysiske rammebetingelser som delvis er gitt av eksisterende vegsystem, landskap og byggegrunn osv, men som også kan utfordres og endres med nye ideer. Aktørenes innovasjonsevne og

¹ Aftenposten 06.05.05

² Pkt. 27

³ Oslo bystyre, Sak 536 28/11/2001, pkt. 9

⁴ Pkt. 2c)

kunnskapskulturene innenfor ulike fag og institusjoner påvirker hvilke grenser som blir opprettholdt og hvilke som blir utfordret under planprosessen.

Mulighetsrommet for byutviklingen vil endre seg med de planene og prosjektene som blir realisert. Nye vegsystem, bebyggelse og byrom genererer nye muligheter og begrensninger. Målene for byutviklingen vil også bli utfordret av den generelle samfunnsutviklingen, og behovet for tilpasninger i byplanen kan gjøre seg gjeldende langt raskere enn det som er mulig å fange opp i politiske prosesser. Styringsutfordringene i en byutvikling som både skal realisere langsiktige samfunns mål og gjennomføres av utbyggere med kortsiktige interesser, er bakteppe for denne studien. Søkelyset er på hvordan de utførende aktørene fanger opp og integrerer miljø- og samfunns mål i sitt arbeid med planer og fysiske løsninger.

1.2 Problemstilling

Jeg har valgt Bjørvikaplanen og første trinn av utbyggingen, Operakvarteret, som utgangspunkt for å undersøke hvordan visjoner og miljømål kommer på dagsorden for byutviklingen og hvordan de fanges opp i planleggerens utredninger, i arkitektkonkurransene, planforslagene og senere i prosjektering og formgivning av bygg og anlegg. Det som har opptatt meg er hva som får oppmerksomhet og hvilke hensyn som faller ut når planer og vedtak skal omsettes i praksis. Hvorfor blir løsningene som de blir?

Studien er en kartlegging av tre faser av byutviklingen med utgangspunkt i tre forskningsspørsmål. Den første fasen omfatter konkurranser og utredninger på 1980- og 90-tallet frem til bystyret vedtok grunnlaget for reguleringsplanarbeidet i 2001. I undersøkelsen av denne fasen er forskningsspørsmålet:

1. Hvilke rammer og begrensninger ble lagt for planarbeidet og de fysiske løsningene i Bjørvika før utviklingen av en helhetlig byplan startet?

I denne delen av studien er jeg opptatt av hvilke føringer som ble lagt i delutredninger og byplanskisser i forarbeidet til reguleringsplanarbeidet. Undersøkelsen omfatter på den ene siden konkrete prosjektforslag og løsninger, på den andre siden byplanidealer, kunnskap og

ideer som ble premissgivende for planen. Jeg ser også på de fysiske rammebetingelsene, som grunnforhold, landskap og sjøkanten og hvordan aktørene har forholdt seg til disse grensene; hvilke grenser som ble tatt for gitt og hvilke som ble utfordret i planarbeidet.

I 2001 fattet bystyret i Oslo et prinsippvedtak med 36 punkter som skulle legges til grunn for den videre for byplanleggingen. Det neste forskningsspørsmålet gjelder oppfølgingen av dette vedtaket i reguleringsplanarbeidet:

2. Hvordan ble bystyrets prinsippvedtak fulgt opp i planarbeidet og hvordan ble føringene tatt hensyn til i reguleringsplanforslaget som ble lagt fram to år senere?

I denne fasen foregikk planleggingen i et samarbeid mellom Plan- og bygningsetaten og de partene som senere skulle gjennomføre utbyggingen. Spørsmålet er hvordan planen ble preget av deres interesser, kunnskap, prioriteringer og oppfatninger om mulighetsrommet for planen. Jeg vil deretter vurdere planforslaget opp mot bystyrevedtaket.

Reguleringsplanen ble vedtatt i august 2003, sammen med 3 programmer for bærekraftig byutvikling. Den tredje fasen jeg undersøker, fra 2003 til 2012, gjelder iverksettelsen av planen med utbyggingen av Operakvarteret. Hovedtemaet er introduksjonen av Barcodebebyggelsen. Bygningene vakte sterke protester da de ble kjent og førte til at bystyret etterlyste endringer i byplanen. Utredningene som fulgte viste at endringsrommet var lite, og bebyggelsen ble videreført med bare ubetydelige justeringer. Erfaringene med de første Barcodebyggene viste også at bebyggelsesformen ga et spesielt dårlig utgangspunkt for å oppnå bærekraftige, energieffektive løsninger. Forskningsspørsmålet for studiet av denne fasen er derfor:

3. Hvordan har utbyggerne og Plan- og bygningsetaten forholdt seg til miljømålene for Bjørvika i utviklingen av Operakvarteret?

Utbyggingen av Operakvarteret er planlagt og gjennomført i regi av utbyggingsorganisasjonen Oslo S Utvikling i tett dialog med Plan- og bygningsetaten i Oslo. Spørsmålet er hvordan disse partene (i fellesskap og hver for seg) har fulgt opp miljømålene som ligger i bystyrets prinsippvedtak fra 2001 og i miljøoppfølgingsprogrammet fra 2003.

Miljøoppfølgingsprogrammet er ett av tre bærekraftprogrammer for Bjørvika. Det ble utviklet av aktørene selv og skal være retningsgivende for planarbeidet. Formelt utgjør det et vedlegg til reguleringsplanen og ble politisk behandlet som en del av reguleringssaken. Ambisjonene for programmet er at Bjørvika skal fremstå som et europeisk foregangsområde for bærekraftig byutvikling og et sentralt mål er at Bjørvika som helhet skal være selvforsynt med klimanøytral energi.

På bakgrunn av funnene, vil jeg avslutningsvis vurdere hvordan miljø- og bærekraftvisjonen for Bjørvika best kan realiseres i den videre utviklingen.

Fokus og avgrensninger:

Bjørvika er i rask utvikling og i 2013, når dette skrives, omfatter den langt mer enn Operakvarteret. Boligbyggingen på Sørengaområdet er kommet langt og det nærmer seg byggestart for det nye Deichmanske hovedbiblioteket foran Operaen. Jeg har likevel begrenset studien til det første utbyggingsområdet for å kunne følge områdeutviklingen over tid, fra tidlige idé- og planfase frem til det nærmer seg ferdigstillelse.⁵ Det betyr at miljøinitiativ og gode miljøprosjekter på andre delområder ikke er kommet frem. Studien vil likevel få frem noen generelle sammenhenger og utfordringer med å følge opp miljømål i byutviklingen, knyttet til planprosesser, kunnskap, styringsteknikker og gjennomføringsmodell for utbyggingen.

Den nye bydelen i Bjørvika blir på størrelse med en norsk bykommune som Lillehammer, og det er mange samfunns mål på byutviklingsagendaen. Da Oslo bystyre behandlet grunnlaget for byplanen i 2001, vedtok de i alt 36 prinsipper. De tre bærekraftprogrammene som ble lagt frem sammen med reguleringsplanen (for henholdsvis miljø, design og kultur), innførte en rekke nye mål og retningslinjer. Miljøoppfølgingsprogrammet alene omhandler i alt 12 temaer med tilhørende målformuleringer.

Målene i prinsippvedtaket og miljøoppfølgingsprogrammet er utgangpunktet for denne studien, men ikke i sin helhet. Jeg har begrenset kartleggingen til fire hovedtemaer. For det

⁵ Operakvarteret er anslått å stå ferdig i 2016.

første ønsket om å fjerne trafikkbarrieren mellom øst og vest i Oslo og binde byen tettere sammen. Det var dette lokalpolitiske motivet som ledet til lokaliseringen av Operaen i Bjørvika. Dernest *sammenhengende byutvikling*, som også var et mål bystyret la stor vekt på. Målet handler om å gi de eldre bydelene tilgjengelighet til fjorden og skape gode fysiske gangforbindelser gjennom byen. Det er også et sosialpolitisk mål for utjevning av levekårsforskjeller og sånn sett ikke et «rent» miljømål. Det hører likevel sammen med ønsket om å oppgradere lokale miljøforhold, først og fremst ved å redusere trafikkbelastningen og luftforurensningen i og rundt Bjørvika. Dette har vært et viktig miljøtema gjennom hele planprosessen med betydning både for nye og eksisterende bomiljøer.

Jeg har videre valgt å trekke frem *mål om vegetasjon og økologiske prinsipper*. Det er lite natur på de etterlatte havne- og trafikkarealene i Bjørvika, men desto større behov for å etablere ny vegetasjon, både for å knytte Bjørvika sammen med eksisterende park- og grøntdrag i byen rundt, og for å skape gode lokalklimatiske soner.

Sammenhengende byutvikling, luftforurensning og ny vegetasjon er miljøtemaer som primært ivaretar lokale hensyn. Det sentrale bærekrafttemaet, med globalt perspektiv, er klimagassutslippene. I Miljøoppfølgingsprogrammet er det relatert til energi- og transportløsninger. Det viktigste målet er at Bjørvika skal være selvforsynt med energi, med nullutslipp fra stasjonær energibruk (knyttet til bygg og faste anlegg) Det er også satt tallfestede mål for energibruk i bygg. Oppfølgingen av disse målene blir det viktigste miljøtemaet i denne studien.

Problemstillingene innebærer at offentlig medvirkning og åpenhet i planprosessen også blir et tema. Etter at planarbeidet startet for alvor i 2000 har debattene om byutviklingen i Bjørvika kommet i etterkant av beslutningene. Det vitner om at de profesjonelle planleggerne og utbyggerne har hatt andre forbilder for byutviklingen enn store deler av befolkningen. Politikerne har også flere ganger bedt om «time-out» og etterspurt endringsrom og revurdering av planer de selv har vært med å vedta, noe som tyder på at de ikke har vært fortrolige med planene og ikke forstått egenskapene ved, og konsekvensene av de løsningene som er kommet på bordet. Hvordan dette spriket i forventinger og forståelse er oppstått blir også viktig å belyse.

Utbyggingen i Bjørvika har mange flere viktige mål, både miljø- og samfunns mål, som jeg ikke følger med samme oppmerksomhet. Formålet med analysen er ikke å gi en samlet vurderingen av måloppnåelsen i planer og utbygging, men å få frem kunnskap om muligheter og barrierer for å realisere ulike mål. Historiene om utviklingen av byplanen og Operakvarteret vil likevel belyse flere temaer enn de jeg har hatt fokus på, blant annet fordi de bringer frem målkonflikter mellom de mange målene som ligger i prinsippvedtaket og bærekraftprogrammene.

1.3 Bakgrunn

1.3.1 Metodisk og teoretisk tilnærming

Det følger av problemstillingen at dette er en kvalitativ studie. Jeg undersøker sammenhenger mellom materielle forhold, idéer og interesser som medvirker i byformingen, for å forstå planene og resultatene i Bjørvika med utgangspunkt i selve utviklingsforløpet

Hovedmaterialet er samlet inn gjennom intervjuer av de profesjonelle aktørene. Informantene er representanter for byplanmyndighetene, utbyggere og deres rådgivende arkitekter og ingeniører. Intervjuene har tatt utgangspunkt i prosjekter og prosesser som informantene selv har vært eller er delaktige i. I samtalen har jeg vært opptatt av å få frem aktørenes egne historier og hvilke premisser og interesser som har satt preg på arbeidet.

Innfallsvinkelen er Ludwik Flecks begreper «tankestil» og «tankekollektiver». De er bygget på fenomenologisk persepsjonsteori, som innebærer at bevisstheten er aktivt medskapende i tilegnelsen av ny kunnskap. Tidligere erfaringer, kunnskap og stemningsleie bestemmer hva vi retter oppmerksomheten mot og hvordan vi bearbeider inntrykkene til en bestemt oppfatning av virkeligheten. «Tankestil» er imidlertid ikke en individuell, men kollektiv betingelse for tenkning:

Den karakteriseres av felles kjennetegn på de problemene som er interessante for et tankekollektiv, de vurderingene som tankestilen finner er adekvate, de kunnskapsmetodene som kommer til anvendelse. Tankestilen kan også være forbundet

med en for kunnskapsområdet karakteristisk teknisk og litterær stil (Fleck, 1997, s.100).⁶

Tankestiler er delvis ubevisste betingelser for tenkning som likevel har store virkninger på hva som får oppmerksomhet og hva som blir ansett som mulig og ønskelig i byutviklingen. Det er virkninger jeg har forsøkt å få frem ved å gi aktørenes egne historier en stor plass i både undersøkelsene og fremstillingen av byutviklingen.

Valget av dybdeintervjuer som utgangspunkt for analysen har to viktige premisser. For det første nærhet til stoffet og flere av aktørene, dernest valg av teoretisk tilnærming. I perioden fra 1998 til 2005 jobbet jeg i Statsbygg med planleggingen og utviklingen av Fornebuområdet, de første årene med ansvar miljø, senere som prosjektleder for utvikling og salg av statens arealer. Dette arbeidet foregikk parallelt med oppstarten av Bjørvika-utviklingen. Flere av mine informanter har vært involvert i begge prosessene og omtrent halvparten av dem er tidligere kollegaer og samarbeidspartnere, også fra min tidligere arbeidsplass i Statens forurensningstilsyn (nå Klima- og forurensningsdirektoratet, KLIF). Vi har derfor hatt felles erfaringer og referanser å bygge samtalene på, og jeg har kunnet gå lenger i samtalene og fått frem mer empiri om prosessen og løsningene enn det som vanligvis er mulig i en masterstudie.

Valg av tema og problemstilling henger sammen med erfaringer og spørsmål som har opptatt meg i mitt eget arbeid. En viktig erfaring er at for de aktørene som jobber med fag og løsninger i byutviklingen har betydelig handlingsrom og påvirkningsmuligheter. Det gjør det interessant og viktig å forstå hvordan planleggerne, prosjektlederne, arkitektene og ingeniørene arbeider, både som enkeltindivider og som arbeidsfellesskap. Hva de er mest opptatt av og hvordan de lukker prosessen eller åpner for å utforske nye muligheter, har stor betydning for hvordan byplanen utvikler seg. Jeg har valgt å bruke min egen bakgrunnskunnskap som mulighet til å få frem flere detaljer om byplanen og forhåpentligvis mer dybdekunnskap om løsningene og prosessen i Bjørvika.

⁶ Min oversettelse

Teorivalget er den andre av de to premissene for forskningsoppgaven. Det har vært viktig å finne en teoretisk tilnærming som kan kompensere for nærheten og min egen forforståelse ved å sette et annerledes søkelys på prosessen. Jeg har valgt å ta utgangspunkt i aktør-nettverk teori, som springer ut av samfunnsfaglige og humanistiske studier av vitenskap og teknologi. Samfunnsfaglige studier av kunnskap, teknologi og vitenskap (internasjonalt forkortet til STS: Science and Technology Studies) er en videreutvikling av kunnskaps- og vitenskapssosiologi. Hovedtemaet innenfor STS-studier er gjensidighetsforholdet i utviklingen av kunnskap, teknologi og samfunnsforhold. Ved hjelp av ulike teorier og teknikker for empiriske undersøkelser får STS-studier frem hvordan samfunnsutvikling og kunnskapsutvikling skjer i et samvirke som gjør det vanskelig å trekke skarpe skiller mellom kunnskap og politikk. Vitenskapelige resultater og teknologiske løsninger er ikke er determinert av verken naturlover eller sosiale mekanismer, men fremkommer gjennom forhandlinger og overenskomster som kan endres med nye ideer og praksiser.

Aktor-nettverk-teori er blant annet utviklet av filosofen og antropologen Bruno Latour, på bakgrunn av hans studier av det vitenskapelige arbeidet i laboratorier på 70-tallet. Hans etnografiske tilnærming til vitenskapsstudier innebærer at både materielle og immaterielle elementer, som instrumenter, grafiske fremstillinger, artikler og sosiale relasjoner mellom forskerne, får betydning for å forstå og forklare de vitenskapelige resultatene. Forskningsprosessen består i å skape koplinger mellom alle disse elementene, isolere natur i form av et preparat, tilpasse apparaturen, innføre resultatene i grafer og jamføre dem med andre forskere resultater og teorier osv. Alle ledd og elementer samvirker i produksjonen av ny kunnskap. Ved å tilpasse og formidle egenskaper mellom de enkelte elementene bygger forskeren opp et nettverk av sammenhenger som tilslutt fremstår som et stabilt og enhetlig faktum.

Aktør-nettverk teori er et stimulerende verktøy for å utforske byutviklingen som gjør det mulig å kartlegge sammenhenger mellom fysiske elementer og idéer, mennesker og teknologi og natur- og kulturelementer uten å forutsette bestemte strukturer eller kategorier. Nettverks-kartlegging kan få frem nye sammenhenger og avhengigheter. Alle typer elementer, fra enkeltpersoner og organisasjoner til fysiske anlegg, avtaler osv. kan både være virksomme aktører og medier som skaper koplinger mellom interesser og bidrar til å danne dominerende, stabile nettverk.

Som metode er derfor aktør-nettverkkartlegging en fordomsfri tilnærming som åpner opp for å beskrive utviklingsforløpet i byutviklingen på en ny måte. Som vitenskapsteoretisk utgangspunkt er aktør-nettverk-begrepet mer problematisk. Det innebærer at alle fenomener må forstås i kraft av de sammenhengene de inngår i. Fenomenene, det vil si aktørnettverkene, er i seg selv kun representasjoner av koplinger. Som nettverk er de også i kontinuerlig utvikling og forandring, aldri fullt ut stabile. Studien blir dermed begrenset til en beskrivelse av sammenhenger og virkninger, uten en fast forståelseshorisont, en stabil aktør eller et fast punkt som hendelsesforløpet kan føres tilbake til. Spørsmålet blir hva slags kunnskap som da kommer ut av kartleggingen. Uten stabile fenomener blir årsaksforklaringer umulig, og studien kan for eksempel ikke gi ny kunnskap om hva som kunne vært gjort for å endre forløpet av byutviklingen.

For å kunne ramme inn noen fenomener i planprosessen og bidra til mulige årsaksforklaringer har jeg derfor valgt å trekke inn to «horisontbegreper» fra kunnskapssosiologien. I tillegg til Flecks begreper om tankestil og tankekollektiver, har jeg tatt frem Karl Mannheims ideologibegrep, som har samme fenomenologiske utgangspunkt og oppstår på samme tid, på midten av 1930-tallet. Mannheim var først og fremst opptatt av forholdet mellom politikk og kunnskap og videreutviklet det marxistiske ideologibegrepet som et redskap for kritisk analyse av alle typer ideologisk tekning.

Forståelseshorisontens betydning for utvikling av ny kunnskap ble senere mer presist formulert i Thomas Kuhns teori om vitenskapelige paradigmer, og Kuhns bok, *The Structure of Scientific Revolutions* fra 1962 har vært et viktig grunnlag og inspirasjon for STS-feltet. Denne studien handler om byutvikling, ikke vitenskap, og omfatter arbeidsfellesskap der aktørene har ulik fagtilknytning. Jeg har derfor kommet til at «tankestil» og «ideologisk tenkning» er bedre ledebegreper enn paradigmer, for å prøve å ramme inn noen kunnskap- og forståelseshorisonter som aktørene jobber innenfor. Teoriene, sammen med de begrepene jeg benytter i kartlegging og analyse er utdypet nærmere under.

1.3.2 Karl Mannheim om de sosiale betingelsene for tenkning og kunnskap

I artikkelsamlingen «*Ideologier und Utopia*» (Mannheim, 1936) stiller Karl Mannheim opp det første «programmet» for kunnskapssosiologien som disiplin. Det er en vitenskap som skal undersøke hvordan kunnskap står i sammenheng med ulike interesser og interessegrupper i samfunnet. Med empiriske studier av tankerformer og utvikling av kunnskapssystemer, vil han ikke bare frem til en idéhistorisk, deskriptiv forståelse av utviklingsløpet, men også avsløre falsk og foreldet tenkning og kunnskap.

Mannheim hevder at vi er omgitt av tankeformer og kunnskapssystemer som fordreier virkeligheten, ideologier og utopier. Ideologisk tenkning dekker over negative sider ved det eksisterende samfunnet for å opprettholde en stabil orden. Det er en tankestil som preger de dominerende samfunnsklassene. Utopisk tenkning er derimot drevet av drømmer som oppstår i ekskluderte samfunnsgrupper, de som ikke får muligheter til gode liv og som derfor forkaster alle sider ved eksisterende orden. Både ideologiene og utopiene utelater viktige aspekter ved virkeligheten. For å fungere samlende og rekruttere nye tilhengere må tankesystemene være stabile. De kan ikke kontinuerlig fange opp endringer i samfunnsforhold og ny kunnskap. Ideologier og utopier består derfor av falske idéer,⁷ som skaper falske forhåpninger og fører til at viktige muligheter for politikk går tapt. Hensikten med den vitenskapssosiologiske forskningen er å lære av historien ved å avdekke selvmotsigende, falske og ubevisste forestillinger og berede grunnen for mer rasjonelle diskusjoner og handlinger.

Et sentralt poeng i Mannheims teori er at kunnskap er eksistensielt bestemt. Med det mener han at all kunnskapsproduksjon er kjennetegnet ved at

- (a) enhver problemformulering blir mulig bare på bakgrunn av tidligere erfaringer som involverer et liknende problem
 - (b) utvalget av data (blant alle mulige) er en viljestyrt handling fra forskerens side.
- Den er ikke uavhengig av forskerens interesse, og

⁷ En falsk idé er f.eks. en politisk idé bygget på urealistiske forutsetninger, og som ikke virker eller innfrir de forventningene den skaper. Eller en etisk holdning som er inkonsistent med det moralsystemet den refererer til.

- (c) tidligere erfaringer utgjør en kraft som påvirker forskerens interesse og trekker behandlingen av problemet i en bestemt retning (s. 240).

Selv om tenkningen formes av forutgående erfaringer, er all kunnskap kollektiv. Kunnskap er alltid delt mellom flere og bygget på underliggende gruppeinteresser og kollektive erfaringer. Forståelsen av kunnskap som eksistensielt bestemt medfører at all kunnskap må tolkes innenfor det perspektivet den oppstår i. For Mannheim er ikke det et relativistisk standpunkt som umuliggjør sann kunnskap. Kunnskap har gyldighetsverdi, men den er relasjonell. Det betyr at sanne påstander bare kan formuleres i en kontekst, og forståelsen av konteksten, eller perspektivet er en del av kunnskapen.

I følge Mannheim kan objektiv kunnskap da oppstå på to måter. For det første mener han at to observatører som befinner seg i samme tankesystem og deler begreper og forståelsesramme vil komme til like resultater. Men om observatørene studerer det samme fenomenet fra ulike perspektiver, kan objektivitet også oppnås gjennom et «oversettelsesarbeid» som gjør resultatet forståelig innenfor begge perspektiver og finner frem til fellesnevneren for de to perspektivene. (s. 270). Objektiv kunnskap krever da mer enn ren observasjon, det må gjøres et arbeid for å finne frem til den objektive verdien av resultatet.

Begrepet «translasjoner», som også kan oversettes med formidling, står sentralt i Brunos Latours nettverksteori og har noe til felles med Mannheims oversettelsesarbeid. I følge Latour er alt kunnskapsarbeid oversettelsesarbeid som skaper en forbindelse mellom elementer. Forskjellen er at med Latours translasjonsbegrep blir meningsinnholdet, det vi si kunnskapen, endret i prosessen. To representasjoner av virkeligheten kan bare forenes gjennom en oversettelse som medfører at begge fenomener får en ny, modifisert betydning. Hos Mannheim representerer den felles forståelsen som kommer ut av translasjonene et uforandret «felleseie».

De problematiske objektivitetskriteriene som er beskrevet over, gjelder i følge Mannheim ikke for matematiske og logiske resonnementer. De følger sine egne, upåvirkelige regler og har universelle sannhetskriterier. Denne epistemologiske grensen mellom matematikk og humanvitenskaper ble forkastet av mange av Mannheims etterfølgere innenfor kunnskapssosiologi og STS. David Bloor avviste Mannheims standpunkt som inkonsistent og

«svakt» og brukte Wittgensteins språkteori til å vise at også matematiske regler er konvensjoner basert på eksistensielle trekk som erfaringer og forventinger (Bloor, 1973). Sannhetsgehalten, bevisene og de logiske sammenhengene bygges først i etterkant, de er etterrasjonaliseringer (Pels, 1996).

Bloor er en av de andre sentrale teoretikerne innenfor sosiologiske vitenskapsstudier. I hans «sterke program» for empiriske undersøkelser av kunnskaps-produksjonen er objektive kunnskapskriterier fraværende. Kunnskap er i stedet å forstå som en bestemt tro eller oppfatning, og kunnskapssosiologiens oppgave er å finne de kausale forklaringene på hvorfor folk ender med å tro på ett resultat og forkaste andre muligheter. For å forstå kunnskapsproduksjonen må de empiriske studiene av forskningsprosesser være symmetriske og legge like mye vekt på funn og teorier som blir forkastet, som de «sanne» resultatene. Dette krever en desinteressert holdning og ikke som hos Mannheim, en vurderende («evaluative») holdning til kunnskap.

Det er to svært ulike tenkere og programmer. En vesentlig forskjell er at Mannheim har et politisk mål for sitt program. Han mener politikken utfordring er å finne en balansegang mellom de konserverende idelogiene⁸ og de revolusjonære utopiene (Enebakk, 2000, s. 24). Kunnskapssosiologiske studier kan bidra til det ved å avdekke hvilke interesser som former de ulike tankesystemene og avsløre falske idéer. Med begrepet «falske idéer» stiller Mannheim opp kriterier som gjør det mulig å innta en kritisk og ikke bare en observerende holdning i studier av kunnskapsproduksjon og tankeretninger:

A theory then is wrong if in a given practical situation it uses concepts and categories which, if taken seriously, would prevent man from adjusting himself at that historical stage. Antiquated and inapplicable norms, modes of thought, and theories are likely to degenerate into ideologies whose function is to conceal the actual meaning of conduct rather than to reveal it (s. 86).

⁸ Alle ideologier er per definisjon reaksjonære i Mannheims betydning av idelogi. Ideologikritikken gjelder for like mye for sosialismen som liberalismen og konservatismen.

Som eksempel på falske og ideologiske oppfatninger nevner Mannheim normen om ikke å ta renter på lån, som stammer fra samfunn med tette og nære sosiale relasjoner, men som blir dysfunksjonell og et hinder for økonomisk utvikling i et kapitalistisk samfunn.

Mannheim mener avsløringen av skjulte interesser og selvmotsigelser i de ideologiske tankeformene kan åpne opp for nye politiske løsninger og kompromisser på tvers av konkurrerende verdensbilder. I dette arbeidet tillegger han *den frie intelligentsiaen* en sentral rolle. De intellektuelle, mener Mannheim, er ikke integrert i en bestemt klasse eller et parti og står derfor i posisjon til å kunne analysere de sosiale prosessene og tankeformene uavhengig av egne interesser (Turner 1991, xliii).

Det er flere paradokser i Mannheims tenkning, og dette er ett av dem; At «den frie intelligentsiaen» i motsetning til alle andre grupper, er fri for egeninteresser. Han presenterer et tankearbeid under utvikling, alt er ikke ferdigtenkt. Men målet er å etablere et rasjonelt grunnlag for å evaluere tenkning og kunnskap, og med det et grunnlag for en sannere og mer produktiv dialog mellom de ulike interessegruppene i samfunnet. Det Mannheims program og Bloors sterke program har felles, er et ikke-deterministisk syn på kunnskap- og samfunnsutvikling. Andre tankesett og verdener er alltid mulig, og noen av de skjulte mulighetene kan komme frem gjennom empiriske studier av kunnskapsutvikling.

1.3.3 Tankekollektiver og paradigmer

«In the historical and social framework, theories of knowledge are really only advanced posts in the struggle between thought styles.» (Mannheim, 1952, s. 191)

Begrepet «tankestil» dukker opp mange steder hos Mannheim, men det er en annen forfatter, Ludwik Fleck som definerer og utvikler «tankestiler» og «tankekollektiver» som analytiske begreper. Fleck var polsk lege og forsker, med bakteriologi som hovedfelt. Filosofi, sosiologi og vitenskapshistorie var noe han arbeidet han med på siden av, og i sin levetid ble han aldri kjent for sine bidrag innenfor disse feltene (Harwood, 1986). Boka *Uppkomsten och*

utvecklingen av ett vetenskapligt faktum utkom første gang på tysk i 1935.⁹ Her behandler Fleck kunnskap ut i fra de samme premissene som Mannheim, men uten å kjenne til hans arbeider (Harwood, s. 174). Fleck mener det er en universell sammenheng mellom kunnskap og kulturelle forestillinger, fordi all kunnskap er betinget av forutgående kunnskap og erfaringer. Argumentet er tilsvarende Mannheims argument om at kunnskapen er «eksistensielt bestemt». Og som Mannheim er Fleck opptatt av å få frem kunnskapens tilblivelseshistorie (genese) for å vise hvordan den er preget av kulturen og de sosiale forholdene den utvikler seg i. Kulturen utgjør en forestillingsverden, med begreper og teorier som betinger hva som er mulig å oppdage og formulere som ny kunnskap. Også vitenskapelige teorier må derfor forstås innenfor rammene av tradisjoner og kulturelle forestillinger. Begrepet tankestil er synonymt med kunnskapskultur og finnes i alle kunnskapssamfunn, både innenfor humane vitenskaper og naturvitenskapene.

Kuhn (1962) utviklet Flecks kunnskapsteori videre i teorien om vitenskapelige paradigmer. I likhet med *tankestil* vil et vitenskapelig paradigme sette grenser for hva som kan oppdages og forklares. Men paradigmer er mer gjennomgripende og stabile kunnskapssystemer enn tankestiler. Og når de først bryter sammen blir de erstattet av en helt ny forståelseshorisont, et nytt paradigme, som innebærer en vitenskapelig revolusjon. Endringer i tankestil kan skje mer gradvis, noe begrepet også indikerer. For det dreier seg ikke om noe mer bestemt enn en *stil*, og denne stilen er forbundet med et stemningsleie. Det er stemningen som gir retning til oppmerksomheten og avgjør hva vi oppfatter (og ikke oppfatter). En tankestil omfatter også bestemte saklige og tankemessig måter å behandle de persiperte inntrykkene på. Tankestilen bestemmer derfor både hva som er gjenstand for oppmerksomhet, hva som oppfattes som relevante problemer og hvilke kunnskapsmetoder som brukes for å bearbeide og uttrykke tankene.

Et tankekollektiv er en gruppe mennesker som er bærere av en bestemt tankestil. De kan sammenliknes med et vitenskapssamfunn hos Kuhn, men har ikke nødvendigvis en formell organisering eller en bestemt faglig forankring. Tankekollektivene besitter en felles forståelse som er noe mer enn den forståelsen hver enkelt har. Denne utvidede kollektive forståelsen oppstår i tette dialoger mellom individer:

⁹ Boka kom omtrent samtidig med at *Ideology and Utopia* ble utgitt på engelsk, med seks år etter den tyske originalversjonen av Mannheims bok. Den finnes ikke på norsk, men i svensk oversettelse fra 1997.

Et særskilt stemningsleie innfinner seg, som ingen av deltakerne kan oppnå på noe annet sett, men som nesten alltid gjenoppstår når sammen personer treffes igjen. Når de tette samtale foregår over lang tid oppstår et felles tankesett som ikke tilhører noen enkelt av medlemmene, men deres fellesskap (Fleck, 1997, s. 52).¹⁰

Kollektivet forsterker tankestilen, og den blir etter hvert en tvangsmessig ramme for hva det overhodet er mulig å tenke og uttrykke, men uten at medlemmene er seg det bevisst. I følge Fleck er det tankekollektiver som gjør kunnskap mulig. Kunnskap er per definisjon intersubjektiv, den kan aldri tilskrives et enkelt individ. Han forklarer det med at tanker og ord på vandring mellom individer alltid vil skifte noe meningsinnholdet, fordi hver enkelt sitter med ulike erfaringer og får ulike assosiasjoner som former og omdanner tanken.

Ulike tankestiler er til en viss grad uforenlige, men ikke like sterkt som de inkommensurable paradigmene hos Kuhn. Noen tankestiler likner hverandre mer enn andre, og fellestrekk mellom to tankestiler skaper mulighet for utveksling og tankevandring. Tilnærminger mellom ulike tankestiler kan for eksempel skje ved at ord og uttrykk vandrer mellom tankekollektivene. Fleck bruker som eksempel ordene «kraft» og «energi» eller «forsøk», som har ulike betydninger innenfor fysikk, idrett eller filologi. Interkollektivt bytte av tanker og ord betyr at meningsinnholdet endres. Det kan føre til stemningsskifter og endringer i tankestilene og skape nye muligheter for kunnskap: «Forandring av tankestil, det vil si forandring i beredskapen til en retningsorientert persepsjon, byr på nye muligheter for oppdagelser og skaper nye fakta. Dette er den viktigste erkjennelsesteoretiske betydningen av interkollektivt tankeutbytte»¹¹ (s. 109). Beskrivelsen minner om Latours «translasjoner».

Gjennom interkollektivt tankebytte kan tankekollektiv på grunnleggende vis endre hele forståelseshorisonen. Med Flecks teori kan derfor endringer av kunnskapssystemer foregå på en skrittvis måte, uten sammenbrudd eller Kuhnske revolusjoner.

Flecks begreper «tankestil» og «tankekollektiver» har vært kritisert for å være for åpne til at de kan forklare begrensinger på kunnskapsutvikling (Harwood, 1986, s. 183). Jeg finner

¹⁰ Min oversettelse.

¹¹ Min oversettelse

begrepene interessante nettopp fordi de er åpne. Kunnskapsutvikling starter med at oppmerksomheten rettes mot noe bestemt, et problem eller et fenomen som vekker interesse. Mannheim knytter interesser primært til sosiale og materielle forhold, mens det i Flecks teori er stemningsleiet som leder oppmerksomheten. En stemning er betydelig mer ubestemt og kan ha mer mangfoldige utspring enn typifiserte gruppeinteresser. Det åpner for at kunnskapsutviklingen kan ta flere retninger. Jeg mener også begrepene kan fungere godt som «søke kategorier» for å kartlegge hvordan aktører med ulik fagbakgrunn og interesser finner hverandre og utvikler en felles forståelse av byutviklingen i Bjørvika. I kartleggingen av kollektiver vil jeg imidlertid også inkludere de materielle faktorene, og behandle bygg og fysiske strukturer ikke bare som resultater, men som elementer i det nettverket som utfolder seg og former utviklingen. Denne tilnærmingen bygger på aktør-nettverk-teori.

1.3.4 Bruno Latour og aktør-nettverk

Bruno Latours feltstudier av arbeidet ved et biologisk laboratorium i California på midten av 1970-tallet ledet frem til en detaljert beskrivelse av forskningsprosessen i boka *Laboratory Life* (1987), som han utga i samarbeid med den britiske sosiologen Steve Wolgar. Her viser de hvordan kunnskapsutviklingen skjer i kollektiver som består av langt mer enn tanker.

Latour er utdannet både innen filosofi og sosialantropologi og kom til California etter å ha jobbet med antropologiske feltstudier på Elfenbenskysten. Laboratoriestudiene ble også lagt opp med en antropologisk tilnærming. Han ville undersøke det vitenskapelige arbeidet som en utenforstående og «fremmed» observatør uten en bestemt oppfatning om formålet og verdien av arbeidet. Denne distansen betyr at alt som skjer i og rundt laboratoriet har interesse som studieobjekter, alt fra samtalene mellom forskerne, både om faglige og hverdagslige ting, til behandling av forskningsdyrene, håndverksarbeidet som skal til for å lage preparatene, kalibrering av instrumenter og måten resultatene skrives ut på og blir presentert i vitenskapelige artikler, til hvordan forskerne løser uenigheter og kommer frem gyldige resultater og hvordan laboratorier samarbeider om å få penger til forskningsarbeid.

Latour beskriver denne prosessen som lange kjeder av formidlingsarbeid. Hvert element og ledd må forbindes med det neste ved å gjøre de to elementene til felles sak, de må inn i en felles sammenheng. Det er dette oversettelsesarbeidet, translasjonene, som er kjernen i

Latours kunnskap- og samfunnsteori. Internt i laboratoriet vil oversettelsene f.eks handle om hvordan forskeren får et sykdomsutbrudd i et marsvin representert ved en blodprøve, som så prepareres på en bestemt måte for å få blodlegemer og bakterier til syne gjennom mikroskopet. Translasjonene innebærer et arbeid, elementer av dyrekroppen må ekstraheres, isoleres og manipuleres for til slutt å fremstå på en måte som gir svar på forskerens spørsmål. Alle objekter eller ledd i denne kjeden består av forbindelser som både omfatter natur og kulturelementer. De er kvasi-objekter, verken ren natur eller rene sosiale størrelser men et hybrid nettverk av natur, idéer og mennesker. De er også det Latour kaller aktanter (aktører, aktanter, aktør-nettverk, hybride nettverk og kvasi-objekter er synonyme begrep), det vi si en kilde til handling:

An “actor” in AT is a semiotic definition -an actant-, that is, something that acts or to which activity is granted by others. It implies no special motivation of human individual actors, nor of humans in general. An actant can literally be anything provided it is granted to be the source of an action (Latour , 1990a, s. 7).

Verden består i følge Latour av mangfoldige nettverk med større og mindre utbredelse. Gjennom translasjonsarbeidet forbindes nettverkene med nye aktører, vokser i lengde og øker på den måten sin innflytelse. Jo lengre nettverk, jo større effekt. Koplinger mellom aktører krever en «mediator», en aktør som står for oversettelsesarbeidet og gjør elementene kompatible så de faktisk kan knyttes sammen. I laboratoriet er de åpenbart forskeren som jobber med translasjonene. Men forskeren er ikke alene om å agere. Alle elementene som skal inn i nettverker er i seg selv selvstendige (hybride) nettverk som skaper motstand og må manipuleres *på bestemte måter* for å passe inn. Instrumentene, det døde forskningsdyret og blodprøven er ikke bare passive objekter, de har også egenskaper som påvirker og endrer forskerens arbeid. Det betyr at tilpasningene er gjensidige, forskeren kommer ikke videre uten å modifisere sitt prosjekt og sitt mål slik at det passer sammen med forskningsobjektets egenskaper. Dermed blir forskeren blir også innlemmet tingenes nettverk. Latour insisterer derfor på at tingene er aktive og agerer i kraft av sine egne interesser.

Nettverksontologien, det filosofiske og metafysiske utgangspunktet til Latour, innebærer full likestilling mellom mennesker, ting og idéer. Alt eksisterer på samme måte, som manifestasjoner av aktivitet uten fast tilholdssted og uten materiell eller åndelig substans.

Nettverkene er både form og prosess, både «worknet» og «networking», og de er ikke enten passive objekter eller aktive subjekter, men (intersubjektive/interobjektive) forbindelser som former av hverandre. Aktørene er heller ikke avgrensede eller endelige enheter. De er i seg selv sammensatt av underliggende nettverk, på samme måte som en bil eller en menneskelig kropp. Grunnen til at vi oppfatter en aktør som en enhet, er at vi mister delene av syne så lenge helheten fungerer. Nettverket er da så stabilt at det fremstår som et lukket hele, en «black box» (Latour, 1987, s.1-17). En tilsynelatende enhetlig aktør vil imidlertid alltid kunne oppløses, både ved å åpne boksen og studere det nettverket den består av, eller ved at aktøren selv slutter å opptre som en enhet.

En aktør-nettverk (ANT)-analyse kan derfor bevege seg både sidelengs og opp og ned mellom tradisjonelle nivåer. Den forholder seg ikke til geografiske avgrensninger, som skiller mellom lokalt/globalt eller de vanlige distinksjonene i samfunns-analyser mellom makro /mikronivå og innside/utside av systemer. (Latour , 1990a, s. 2-6)

For at to aktørnettverk skal finne sammen kreves en «hjelpende hånd». Den må nødvendigvis også være et aktør- nettverk, men et nettverk som inntar en bestemt rolle som formidler eller talsmann for andre aktørers interesser. De dominerende aktørene i samfunnsutviklingen er derfor de aktørene som evner å gjøre seg selv, eller sine allierte, til talsmenn for mange ulike interesser, slik at de får innrullert mange aktører i nettverket og dannet lange, vidtrekkende kjeder. Aktørenes styrke er også avhengig av et godt oversettelsesarbeid, som skaper at sterke koplinger mellom aktørenes interesser.

Kartlegging av aktør-nettverk kan forstås som en kartlegging av hvordan makt utfolder seg i samfunnsutviklingen gjennom dannelse av hybride nettverk. I boka *Science in Action* fra 1987 beskriver Latour ulike teknikker for nettverksbygging som translasjonsarbeiderne kan benytte seg av. En kjent teknikk er å overbevise nye aktører om at «vi har egentlig felles mål», eller at «du best kan nå ditt mål ved å kople deg til mitt prosjekt». Jeg kan også tilby deg en ny vei til målet, helst fremstilt som en snarvei: «Mitt prosjekt vil bidra til raskere fremgang i ditt prosjekt». En annen, men svakere strategi er å gå i forhandlinger med nye parter, der målene modifiseres og tilpasses hverandre for å skape felles grunn.

Stabilisering av nettverkene kan skje ved at det dannes et felles «obligatorisk passasjepunkt» (Callon, 1986). Det kan være en gjenstand, en regel, en bestemt teknikk eller idé som alle aktørene må forholde seg til for å få utrettet sine oppgaver eller nå sine mål. Et enkelt eksempel er inngangsdøren til kontoret. (Latour, 1992). Et slikt obligatorisk passasjepunkt gir kontroll og holder elementene i aktørnettverket sammen.

Som sitatet over viser, mener Latour at aktørenes motiver ikke er vesentlige for å forstå hendelsesforløp. Aktivitet er styrt av interesser, som er knyttet til aktør- nettverkens egenskaper og ikke til bevisste (kognitive) motiver. I et humant perspektiv er dette skillet mellom interesser og motiver ulogisk, og spørsmålet om hva som egentlig er kilden til handling forblir ubesvart. Det blir for eksempel uforståelig hvordan de «hersketeknikkene» Latour beskriver kommer i bruk uten at det foreligger bestemte motiver fra aktørenes side. Rent metodisk hjelper ANT imidlertid forskeren med å skape distanse, nullstille forventninger og flytte oppmerksomheten over fra intensjoner til virkninger. Hovedinteressen blir å følge tingene og menneskene «i aksjon», noe som åpner for en fordomsfri tilnærming til studiet av et utviklingsforløp.

Latours vektlegging av konkurranse og makt i samfunnsutviklingen har mye til felles med Mannheim. Konkurranse er en drivende kraft, også i utviklingen av kunnskap, og kampen står om ulike tolkninger av virkeligheten. Men motsetning til Mannheim er det tydelig at Latour er uinteressert i «falske ideer» eller verdimessige konflikter. Teorien har fokus på makt, men det er makt under utvikling som er studieobjektet. Makt eksisterer ikke forut for handling, som en premiss som kan forklare forløpet. En ANT-analyse kan derfor bare gi en deskriptiv fremstilling maktutfoldelsen og maktfordelingen som dominerer på et gitt tidspunkt, men ingen holdepunkter for å forklare hvorfor hendelsesforløpet blir som det blir.

Både fraværet av etikk og fokuset på makt og dominerende aktører er trekk ved Latours ideer som er blitt utfordret og kritisert av andre STS forskere. Sheila Jasanoff mener ANT-forskere interesserer seg for lite for hvem som vinner og taper i utviklingen av nettverkene. Det er bare de sterke nettverkene som blir beskrevet. Hva som skjer i utkanten og utenfor de dominerende aktør-nettverkene og hva som blir konsekvensene for de aktørene som er ekskludert fra å ta del utviklingen, kommer ikke frem. Heller ikke hva som skjer med (de menneskelige og sosiale) aktørenes verdier og interesser når de blir innrullert, mer eller mindre frivillig, i

maktkonstellasjoner. (Jasanoff, 2004, s. 23) Denne kritikken fanger også opp den mer grunnleggende kritikken mot å behandle mennesker og objekter på samme måte i analysen.

Selv om verdier er utdefinert fra Latours studier, er det politiske engasjementet sterkt til stede. Klimaproblemet og de økologiske utfordringer er et gjennomgangstema i foredrag og tekster fra 1990- tallet og frem til i dag. I artikkelen «To Modernize or to Ecologize? That is the Question» fra 1998 bruker han nettverksontologien som utgangspunkt for å foreslå «økologisering» som en ny strategi for samfunnsbygging, som tar inn over seg de globale miljøutfordringene. Forlaget til en økologisk tilnærming til politikken er videreutviklet i to senere artikler: «An attempt at a “Compositionist Manifest”» og «Waiting for Gaia. Composing the common world through arts and politics». (Latour, 2011a, 2011b)

Økologisering betyr blant annet at både ting, natur og mennesker blir behandlet som mål, ikke midler. Denne likestillingen var et tema allerede i boka *Vi har aldri vært moderne* fra 1991, der han avsluttet med å ta til orde for «tingenes parlament» Med det mener han at politikken må ta sterkere inn over seg objektene og deres virkninger, som han også betegner som interesser. Det handler ikke om å tildele tingene moralsk status. Aktivitet eller interesser er ikke styrt av intensjoner, men av alle de virkende forbindelsene aktør-nettverk består av. Med moderne teknologi er kvasiobjektene blitt flere, lengre og mer komplekse nettverk enn noen gang og manipulering av de teknovitenskapelige objektene innebærer store risiki, jo flere forbindelser jo mer uoversiktlige konsekvenser. Å «økologisere» er derfor å innføre større varsomhet i omgang med tingene. Latour mener samfunnet må komponeres på en ny og mer nennsom måte; ikke med store, raske og rette trekk, men mer trinnvis for å kunne korrigere for uforutsette virkninger underveis. (Latour, 2007).

Latour er opptatt av at vi lever i den antropocene tidsepoken, der menneskearten dominerer med fare for økologisk sammenbrudd. Det betyr for han at politikken må ha menneskehetenes overlevelse fokus. Da det ikke verdidebatter som vil bringe løsningene, det er viktigere å erkjenne interessefellesskapet mellom alt som eksisterer: «We might be more connected to each other by our worries, our matters of concern, the issues we care for, than by any other set of values, opinions, attitudes or principles.» (Latour , 2005, s. 18)

De viktigste spørsmålene i politikken handler om hvilke temaer og interesser som blir gjenstand for politikk, «the matters of concern». Ved å bringe spørsmål om teknologi og fysiske løsninger høyere opp på den politiske dagsorden, vil flere konsekvenser av beslutninger komme til syne, som ellers forsvinner i debatter om verdier, mål og immaterielle størrelser.

Oppfordringen om å kople materielle og ikke-materielle elementer tettere sammen i det politiske arbeidet utfordrer grunnlaget for en markedsliberalistisk politikk, der politikerne setter overordnede mål og overlater gjennomføringen til mest mulig uavhengige aktører. Markeder blir etablert ved å definere grenser og inngå kontrakter, som nettopp har til hensikt å skape uavhengige aktører. Et ideelt marked opererer med rene kategorier, passive varer og aktive mennesker, klare systemgrenser og aktører som er i stand til å skille relevante og utenforliggende hensyn når de tar sine valg. (Callon, 1998). Hver markedsbeslutning og transaksjon er omgitt av grenser som avgjør hva som er «the matters of concern». Det er nettopp grensene som gjør det mulig å kalkulere kost/nytteverdien av en beslutning og finne prisen på en vare. Disse grensene er ikke gitt på forhånd, eller trukket opp en gang for alle. De blir skapt med ordninger som kutter forbindelser og sorterer ut temaer og konsekvenser som kan komplisere bildet.

ANT-tilnærmingen til denne studien av byutviklingen i Bjørvika er en tilnærming som skjerper oppmerksomheten om selve grensedragningen og de teknikkene som blir brukt for å etablere stabile nettverk som muliggjør en markedsbasert byutvikling.

1.3.5 Tidligere studier av byutviklingen i Bjørvika

Med de teoretiske begrepene og rammene som er beskrevet over, vil denne studien handle om grenser og åpninger i byutviklingen, om hvordan mulighetsrommet henger sammen med tankestiler og hvordan ideer, interesser, naturgitte forhold og fysiske strukturer samvirker i prosessen.

Det er allerede skrevet mange masteroppgaver om byutviklingsprosjektet i Bjørvika. Blant tidligere oppgaver fra de siste seks årene, er det flere som har problemstillinger nært opp til mine, om hvordan målsetninger om bærekraftighet, kulturelt mangfold og levende by er

omsatt i praksis i Bjørvika. Noen er forankret i kulturstudier og anvender blant annet diskursanalyse som metode, men de fleste er skrevet innenfor samfunnsgeografi og urbanisme og tar opp teorier om moderne byutvikling. Byutviklingsteoriene utgjør et supplement til de kunnskapsteoretiske innfallsvinklene jeg har presentert over, og vil bli kort omtalt sammen med de mest relevante resultatene fra studiene.

Ingborg Apall-Olsens oppgave fra 2012 er skrevet innenfor kunst- og kulturvitenskap og har tittelen «Bjørvika- en mangfoldig sentrumsbydel. En undersøkelse av forholdet mellom Bjørvikautbyggingens styringsform, urbane kontrollmekanismer og sentrale aktørers forståelse og bruk av begrepet mangfold.» I likhet med meg har hun fokus på de sentrale aktørene, men da først og fremst på utbyggerorganisasjonene. Den teoretiske innledning gir en innføring i hvordan ideologi og rammebetingelser for byutviklingen har endret seg de siste 40 årene. Myndighetenes styring har gått fra en hierarkisk «government»- modell til såkalt «governance». I dagens byutvikling er det utbyggerne som sitter i førersetet, og mye av planleggingen, spesielt på reguleringsplannivå, skjer med utgangspunkt i utbyggenes interesser og prosjektforslag. I konkurransen om vekst og investeringer mellom byregioner, både nasjonalt og internasjonalt, bestreber kommunene seg på å legge til rette for de private aktørenes virksomhet. Ett virkemiddel er å tilby attraktive tomtearealer, helst uten for mange bebyrdende krav. I større byer, der tomteressursene er begrenset, har såkalte «brownfields» gitt muligheter for ny byutvikling. Det kan være frigjorte arealer etter nedlagt industri eller, som i Bjørvika, etter omorganisering av havner og annen infrastruktur. Disse er ofte offentlige eide tomter. Utviklingen blir organisert ved å opprette egne, offentlige utviklingsselskap, som ikke er direkte underlagt bystyret, men selvstendige aksjeselskap som fungerer på linje med private, kommersielle aktører, såkalte «quangos»: kvasi-autonome ikke-offentlige organisasjoner (Bergsli, 2005). For å få utviklet de nye områdene uten å belaste kommunebudsjettene, inngår myndighetene privatrettslige avtaler med utviklerne om finansiering og utbygging av offentlig infrastruktur. Utbyggingsavtalene betyr at politikerne og myndighetene også gir fra seg noen av styringsmulighetene som ligger i det tradisjonelle plansystemet. Med det nye regimet må myndighetene i stadig større grad styre indirekte, ved å samarbeide med utbyggerne om rammer og krav til byutviklingen. En del av politikken er dermed flyttet ut av bystyrene og over i forhandlinger mellom private aktører og representanter for kommunale myndigheter.

Ingeborg Apall-Olsens problemstilling er hvordan styringsformene og utbyggernes sentrale rolle i byutviklingen påvirker mulighetene for å innfri visjonen om Bjørvika som en mangfoldig bydel. Hennes konklusjon er at mangfoldet i Bjørvika er begrenset til en viss variasjon i materielle komponenter, som ulike byrom med ulike funksjoner og tilbud. Byutviklingen for øvrig går i retning av en sosialt og kulturelt homogen bydel. Hun kommer også til at området utformes med design og materielle elementer som kan oppfattes som ekskluderende for deler av befolkningen og at det risikerer å bli en lite interessant bydel for mange grupper (s. 92).

Tilrettelegging for kulturelt mangfold i Bjørvika er tema for flere tidligere masteroppgaver (Nergaard 2006, Nielsen 2009, Jore 2010, Jørgensen 2011). Nergaard undersøker og analyserer hvordan kulturstrategien for Bjørvika, som nettopp skal bidra til kulturelt mangfold, kan gjennomføres innenfor et «governance» regime. Han finner at kulturvisjonen ikke er forankret i utbyggernes tankesett og rasjonalitet. Med bakgrunn i såkalt regimeteori hevder han at det vil kreve et betydelig løft og ny strategi å realisere en kulturelt levende bydel i Bjørvika. Visjonen må fremstå som et så «stort formål» at det introduserer nye tankemåter og andre ideer enn «business as usual».

Thuen Nielsen (2009) har en problemstilling som tar utgangspunkt i kommunens rolle og spør hva Oslo kommune vil med kulturstrategien og hvordan kulturstrategien kan implementeres i det offentlig-private samarbeidet om byutviklingen. Både hun og Apall Olsen beskriver kultursatsingen som en del av Oslos imagebygging og et trekk ved en såkalt entreprenørstrategi for byutviklingen (med referanse til Heidi Bergslis forskning rundt entreprenørbyer i Frankrike (Bergsli 2005, 2009)). Entreprenørstrategien betyr at fysisk byutvikling brukes som virkemiddel for vekst og økonomisk utvikling i konkurranse med andre storbyer. Den nye bydelen skal trekke til seg nye investeringer, gi nye profilerings- og markedsmuligheter for lokalt næringsliv og skape attraktive omgivelser for en kreativ og ressurssterk middelklasse.

Et viktig aspekt ved strategien er idéen om den kreative klassens betydning for økonomisk vekst. Den er definert av opphavsmannen Richard Florida, som en egen sosial klasse av kreative yrkesutøvere og frie profesjonelle innenfor teknologibransjer, kunst, finans, medier og underholdning. Ved empiriske analyser av byregioner i USA viste Florida i boken *The rise*

of the creative class fra 2002 at denne «klassen» sto for ca. halvparten av verdiskapningen i byene. I konkurransen mellom byregioner blir det derfor viktig å tiltrekke seg nettopp denne arbeidskraften. Det er ressurssterke og mobile mennesker, som besitter både tradisjonelle borgerlige verdier og en bohemaktig livsstil. Et rikt kulturtilbud vil derfor være ett av byenes konkurransefortrinn.

Floridas ideer hadde stor innflytelse og ble også fanget opp i planleggingen av Bjørvika utover 2000-tallet. Thuen Nielsen drøfter det elitistiske preget ved en kultursatsing basert på Floridas perspektiver. Hun finner at kommunens mål om en bred og inkluderende kultursatsing¹² er så vagt formulert at den ikke gir grunnlag for en felles strategi. Eiendoms-utviklernes kortsiktige og bedriftsøkonomiske perspektiv, sammen med svak offentlig styring, er til hinder et mangfoldig kulturliv. Kultursatsingen blir primært en del av merkevarebyggingen av Bjørvika, med prestisjebygg, ny arkitektur og design av offentlige rom.

Det foreligger også en masteroppgave om Barcodebebyggelsen, basert på diskursanalyse som metode, der Ingrid Abrahamsen Kjærås undersøker ulike perspektiver i byutviklingsdebatten. (Kjærås, 2009). Analysen viser at byutviklingen i Bjørvika er dominert av entreprenørpolitiske ideer, slik de er beskrevet over. Hun finner også at miljø- og samfunnsmålene for byutviklingen i Bjørvika er så flertydig formulert at de passer inn alle diskurser og perspektiver. Av den grunn skaper de heller ingen tilspissede diskusjoner i byutviklingen. En tilsvarende konklusjon kom ut av masteroppgaven «Bærekraft i Bjørvika?» der Svend Hoff Johnstad undersøkte hvordan ulike aktører begrunnet at de løsningene de utviklet var bærekraftige. Han intervjuet både utbyggere og representanter for aksjonister som har utviklet alternative byplaner og fant at begge parter uten vanskeligheter kunne argumentere for at deres løsninger var bærekraftige. (Johnstad, 2008).

I denne studien har jeg mindre fokus på rammesettere og beslutningstakere og mer på de aktørene som medvirker direkte i planlegging og prosjektering av fysiske anlegg. Betydningen av entreprenørstrategier, utbyggernes dominerende rolle og mangetydigheten i

¹² Hun baserer seg på byutviklingskomitéens og bystyrets merknader og vedtak fra 2001 om «levende byliv og «mangfoldig kulturtilbud».

visjoner og politiske mål vil tre frem også i denne studien, men ved å inkludere materielle forhold i analysen og gå tettere inn på utviklingsforløpet vil jeg også få frem andre faktorer som kan forklare avvik mellom mål og løsninger.

1.4 Forskningsdesign

1.4.1 Bjørvika som case for byplanlegging

Bjørvika er en del av Fjordbyplanen for Oslo og det største pågående byutviklingsprosjektet i Norge det siste tiåret. Utviklingen involverer faginstanser og myndigheter i både kommune og stat, toneangivende arkitektkontorer og kompetansetunge rådgivermiljøer og utbyggerorganisasjoner. Det er derfor en god arena for å undersøke hvordan disse kompetansemiljøene fanger opp politiske mål i plan- og prosjekteringsarbeidet og hvordan mulighetsrommet i planen endrer seg etter hvert som løsningene faller på plass. I kraft av både størrelse og varighet gir byutviklingen i Bjørvika mulighet til å undersøke komplekse problemstillinger med et stort tilfang av ulike kilder. Ny kunnskap om prosessen kan både ha generell verdi og verdi for det videre arbeidet i Bjørvika. Temaet lar seg enkelt avgrense og egner seg på alle måter godt som casestudium. (Launsø, Olsen, Rieper, 2011, s. 96-100).

Metodevalg og kildematerialet gir grunnlag for en beskrivende fremstilling av byutviklingen, men også for å kunne analysere og forklare enkeltelementer og utfall av prosessen. Studien er hovedsakelig lagt opp for å få en best mulig *forståelse* av hvilke faktorer som skaper det tilsynelatende spriket mellom politiske mål og resultater. Tilnærmingen innebærer en form for evaluering av prosessen, der det viktigste blir å få frem hvilke faktorer, både materielle og immaterielle, som skaper effekter. Både byplanleggingens forhistorie, selve planprosessen og implementeringen av planer og prosjekter har betydning og vil bli behandlet. (s. 41).

Utgangspunktet for evalueringen, bystyrets prisnippvedtak og bærekraftprogrammene, omfatter mange kvalitative og noen tallfestede målformuleringer. Forståelsen og vurderingen av måloppnåelse vil delvis måtte bygge på tolkninger av intensjoner bak målene.

Byutviklingen er heller ikke kommet langt nok til å kunne foreta en endelig evaluering og undersøkelsene kan hovedsaklig peke på hvilke elementer i byutvikling som fremmer eller svekker mulighetene for å nå målene.

1.4.2 Oppbygging av studien

Jeg har valgt å dele undersøkelsen i tre faser med tilhørende problemstillinger

- en forberedende fase med tidlige utredninger og planutkast frem til 2000
- planleggingsfasen fra beslutninger om igangsetting i 2000 frem den overordnede reguleringsplanen ble vedtatt i 2003, og
- deltaljplanlegging og utbygging av første byggetrinnet, Operakvartalet, fra 2004 til 2012¹³

For oversiktens skyld er det lagt ved en kronologisk fremstilling av byplanprosessen og utbyggingen i vedlegg 1.

Hver fase blir presentert i et eget kapittel og beskrevet som en utviklingsprosess, der jeg tar utgangspunkt i opprinnelige mål og premisser og følger historien slik den fremstår i offisielle plandokumenter og aktørenes fortellinger. Det gir ingen balansert fremstilling av synspunktene på byutviklingen. Motforestillinger og protester har fått liten plass, de kommer inn i bildet først når de får virkninger for de dominerende aktørene. For bakgrunnens skyld er utdrag av tre leserinnlegg i byplandebatten presentert i vedlegg 2.

I alle tre fasene har arkitektkonkurranser spilt en viktig rolle. Disse konkurransene er gode studieobjekter som gjør det mulig å følge miljø- og samfunnsmål fra konkurranseprogrammer og invitasjoner via løsningsforslag til evaluering. De har også vært sentrale temaer både i intervjuene og i dokumentstudiene

Presentasjonen av de tre fasene danner grunnlaget for å svare på hva som skjer med visjoner, miljø- og samfunnsmål i løpet av prosessen og hvordan mulighetsrommet for å nå målene endrer seg. Svar på forskningsspørsmålene er presentert i avslutningen av hvert kapittel, og funnene i studien er sammenfattet i kapittel 5. Det siste kapittelet inneholder konklusjoner og analyse av resultatene.

¹³ Utbyggingen startet i 2006 og vil pågå ut 2016. Området vil da bestå av 12 bygg, med ca. 380 boliger og 10 000 arbeidsplasser.

De teoretiske innfallsvinklene blir trukket fram og brukt på ulike nivåer i beskrivelsen og vurderingen av funn. Mannheims ideologibegrep kommer inn i sammenheng med ulike byplanidealer som setter preg på prosessen. Idéene om tankestil og tankekollektiv er spesielt relevante for undersøkelsen av planarbeidet og det gruppefelleskapet som utvikler reguleringsplanen, mens vinklingene i aktør-nettverksteori bidrar til å bevege beskrivelsene og analysen mellom materielle og ikke-materielle elementer i byutviklingen, for å undersøke sammenhengene mellom dem, hvordan de er etablert og hvordan ulike mål og hensyn har falt ut i prosessen.

1.4.3 Innsamling og behandling av kildematerialet

Studien er basert på tre typer kilder. For det første tidligere undersøkelser av byutviklingen i Bjørvika. Dette materialet omfatter tidligere masteroppgaver (de mest relevante er omtalt foran) og en evalueringsrapport av de to statlige utbyggingsprosjektene, Operabygget og det nye vegsystemet (Concept, 2012). Dette bakgrunns materialet har blant annet bidratt til å utforme forskningsspørsmålene. Der nest skriftlige kilder som dokumenterer plan- og utbyggingsprosessen, som plandokumenter, politiske vedtak, utredningsrapporter, planskisser, tegninger og presentasjoner av Bjørvikaprojektet. Det meste av dette materialet er tilgjengelig på nettet.

Det originale og største kildematerialet for studien er 24 dybdeintervjuer med profesjonelle aktører i Bjørvika. Utvalget av informanter er gjort med tanke på flere hensyn, der det viktigste har vært å få flest mulig og ulike perspektiver på de sentrale prosessene og beslutningene fra 2000 til i dag. Det gjelder først og fremst:

- Statens vegvesens første utkast til byplan, som ble lagt frem sammen med plan for senketunnel med tilhørende konsekvensutredning i 1998
- Parallelloppdragene i 2000, som ga 4 forslag til byplangrep
- Samarbeidet mellom myndigheter og utbyggere som ledet frem til reguleringsplanforslaget i 2003
- Arkitektkonkurransen i 2003 om utbygging av første byggetrinn, som ledet til valg av «Barcodebebyggelsen» i Operakvarteret
- Introduksjonen av Barcode-konseptet i reguleringsplanen

- Omreguleringer og omkamp om Barcode i perioden 2005-2007
- Konkurransen om Europas mest energieffektive bygg
- Utformingen av Dronning Eufemias gate
- Oppfølging av miljøoppfølgingsprogrammet fra 2003

Jeg har vært spesielt opptatt av å få kunnskap om parallelloppdraget og de to arkitektkonkurransene og har intervjuet både oppdragsgivere, forslagstillere (både vinnere og de som ikke nådde opp) og medlemmer av juryen. Når det gjelder planprosessen har jeg valgt ut representanter for myndigheter og utbyggere som har vært med på utviklingen over lang tid. For å få kunnskap om utbyggingsprosessen har jeg også intervjuet representanter for de ulike utbyggenes egne prosjektgrupper (som dessuten har bidratt til å belyse hverandres prosjekter) og noen av deres rådgivere.

For å få frem ulike faglige perspektiver har jeg lagt vekt på at å velge ut omtrent like mange ingeniører som arkitekter og like mange kvinnelige som mannlige informanter. De fleste samtaler har vart mellom 1 og 2 timer og gitt god tid til å forfølge interessante poenger. Fire av intervjuene ble gjennomført på telefon, de øvrige har funnet sted i kontorlokalene hos informantene. Noen har valgt å trekke inn kollegaer i samtalen og i alt har jeg derfor snakket med i 30 personer.

Intervjuene har hatt som formål å få frem informantenes personlige fremstilling og vurderinger av utviklingen. De har hatt preg samtaler og noen ganger faglige diskusjoner. Temaet for oppgaven, formålet med intervjuet og de viktigste problemstillingene jeg har ønsket å få belyst har vært sendt på mail i forkant. Stort sett har jeg tatt utgangspunkt i temaer og prosesser som den enkelte selv har vært delaktige i. Omtrent halvparten av informantene er tidligere kollegaer og kjente, noe som har gitt samtaler en mer personlig ramme, med flere felles referanser å ta utgangspunkt i. Felles bakgrunn og erfaringer kan både være en ulempe og en mulighet for å gå dypere inn på noen temaer. En av utfordringene har vært å behandle informanter og all informasjon likt, uten hensyn til felles forhistorie. På den annen side har jeg hatt mulighet for å diskutere faglige synspunkter med mange av informantene, spesielt knyttet til miljøaspekter som jeg har jobbet mye med selv. Det har gitt engasjerte samtaler.

For å forvalte åpenheten på en best mulig måte har jeg vært nøye med å tydeliggjøre formålet med undersøkelsene i forkant og sikre at informasjonen er korrekt forstått og behandlet i etterkant. Samtalene ble tatt opp på lydspor, transkribert¹⁴ og sendt tilbake til intervjuobjektene. Avsnitt som kunne bli brukt som sitater ble merket spesielt, slik at det ble enkelt å sjekke og eventuelt endre formuleringene. Det har mange benyttet seg av.

Oppsummert ser forskningsprosessen omtrent slik ut:

1. Utvikling av problemstilling og forskningsdesign. Valg av litteratur.
2. Dokumentstudier, planlegging og forberedelser av intervjuer
3. Kvalitative intervjuer Transkribering og utsjekking med intervjuobjektene i etterkant
4. Foreløpig sammenstilling av funn
5. Nye dokumentstudier for å få supplerende data
6. Fremstilling og analyse. Supplerende litteraturgjennomgang.
7. Utarbeidelse av fullstendig rapport. Konklusjon.

¹⁴ Med unntak av ett intervju der opptaket feilet, og de fire telefonsamtalene, som jeg tok notater av underveis.

2. OPPTAKTER TIL BYUTVIKLING

«The Blue and the Green, the City in Between».
Oslos motto

2.1 Tre premisser: Fjordby, senketunnel og opera

Planleggingen av den nye bydelen i Bjørvika startet med utgangspunkt i ulike byplaninitiativ og utredninger fra mer enn femti år tilbake. Det var tre temaer sto sentralt i utredningene; omorganisering av havnevirksomheten i Oslo, omlegging av gjennomfartstrafikken i Bjørvika og lokalisering av det nye Operabygget.

Bjørvika har vært Norges mest trafikkerte vegkryss, med inntil 140 000 kjøretøyer i døgnet, og er en del av landets viktigste havn for godstransport og passasjertrafikk til utlandet. Både havnedriften og trafikkanlegget har lagt beslag på store arealer langs sjøsiden. I 1983 inviterte Oslo Bys vel til en nordisk idékonkurranse om hvordan disse arealene kunne utvikles for å knytte byen tettere sammen og gi befolkningen bedre adgang til sjøen. Konkurransen «Byen og fjorden- Oslo i år 2000» omfattet hele sjøsiden langs Oslo sentrum og dannet grunnlag for den første fasen av fjordbyutviklingen, utbyggingen av «Aker brygge» på området etter det nedlagte Akers Mekaniske verksted, som ble gjennomført i fra 1985 til 1989. (Concept, 2012, ss. 51-55).

Arealplanleggingen av Bjørvika kom for alvor i gang på begynnelsen av 90-tallet med en ny idékonkurranse, denne gangen i regi av Statens vegvesen, om prinsipper for helhetlig vei- og byutvikling. Et av forslagene var å frigjøre veiarealene i Bjørvika ved å føre gjennomfartstrafikken på E18 ut i en senketunnel i fjorden. Statens vegvesen fikk bevilget 30 millioner for å videreutvikle forslaget og samarbeidet med Oslo kommune, Havnevesenet, NSB og Miljøbyen Gamle Oslo om å utrede alternative varianter av tunnelløsninger med tilhørende vegsystem og ny bebyggelse. Den første konsekvensutredningen om ny E18 var klar i 1996.¹⁵ Her slo Statens vegvesen fast at vegomleggingen isolert sett hadde en negativ samfunnsøkonomisk nytteverdi (Statens Vegvesen, 1998, s. 4). Tiltaket ga verken bedre

¹⁵ Tilleggsutredninger ble utarbeidet i 1998 og KU for E18 ble endelig godkjent 13.12.99.

vegkapasitet, miljøforhold eller sikkerhet. Omleggingen av vegsystemet måtte derfor betraktes som et byutviklingstiltak, ikke et transporttiltak, og Stortinget kom derfor i første omgang til at tunnelen og omleggingen av vegsystemet ikke skulle finansieres som et statlig vegprosjekt, men måtte ha en egen finansieringsplan.

Parallelt med konsekvensutredningene pågikk utredninger og politiske kamper om operaens lokalisering. Arbeiderpartiets lokalpolitikere fra Oslo øst fikk overbevist partifellene på Stortinget om at operaprojektet kunne bli en motor for opprustning av de østlige bydelene, og kampen endte i 1999 med vedtaket om ny opera i Bjørvika. Vedtaket gjorde det nødvendig å finne finansieringsløsningen for E-18. I 2000 kom Bjørvikautbyggingen inn som vegprosjekt i Nasjonal Transportplan, med en finansieringsplan basert på et spleiselag mellom staten, kommunen og brukerne i form av bompenger. (Concept, 2012, ss. 75-76). Samme år vedtok bystyret "Fjordby-strategien"¹⁶, som innebærer at havnevirksomheten i Oslo for fremtiden skal konsentreres i den østlige delen av fjorden, og resten av sjøfronten skal frigjøres for byutvikling med bolig-, nærings og rekreasjonsformål.

Den siste politiske utfordringen i denne fasen var å få klarlagt grunneierrettighetene i Bjørvika. Det gjaldt spesielt rettighetene til havnearealene og spørsmål om disse verdiene tilhørte Oslo kommunes felles «bykasse», eller «havnekassa» (som skal gå til havnedrift og disponeres i henhold til havnelovgivningen og statlige instruksjer). Konflikten ble løst ved en egen særlov som ga Oslo Havn eiendomsrettighetene og dermed med 2/3 av de potensielle eiendomsverdiene i Bjørvika. Regjeringen begrunnet lovforslaget med at Oslo Havn måtte kunne opptre som en ordinær grunneier for å få realisert byutviklingsplanene i Oslo. (Ot.prp. nr. 90 (2001-2002)). Avkastingen av eiendommene skulle imidlertid fortsatt gå til havnedrift. Vedtaket førte senere til opprettelsen av eiendomsselskapet HAV eiendom.

Oppsummert forteller denne opptakten at operavedtaket utløste muligheten for å få plass et nytt vegsystem, slik at motorvegen kunne fjernes som en barriere. Fjordbyvedtaket og tildeling av grunneierrettighetene til Oslo Havn gjorde havnearealene tilgjengelig for byutviklingen. Dermed var det nesten klart for «den nye byen i byen». Det politiske spillet bak disse avklaringene sto om store verdier og resultatet førte til store omfordelinger av

¹⁶ Noe som også fremgår av de mange merknadene i vedtaket og tilleggforslagene som kom opp under behandlingen i bystyret.

inntektsmuligheter og kostnader mellom stat og kommune, mellom ulike sektorforetak og mellom offentlige, halvoffentlige og private aktører (blant annet Oslos bilister). Sterke aktører deltok både i den åpne prosessen og bak kulissene. Men hva som ble utslagsgivende for de økonomiske løsningene, er ikke tema for denne studien. I stedet har jeg sett nærmere på de aktørene som har hatt byutvikling som sin hovedinteresse og som bidro til å kople *operalokalisering*, *veiutbygging* og *Fjordbyen*. De representerte ikke én, men tre visjoner for byutviklingen.

2.2 Tre visjoner

Byens fornyelse

Initiativet til den første konkurransen om utviklingen av sjøsiden i Oslo kom fra stiftelsen Byens Fornyelse i 1983. Den representerer en byutvikling med forbilder i tradisjonelle, historiske bymiljøer. Idégrunnlaget som er presentert på hjemmesidene legger vekt på kontinuitet mellom det nye og det historiske bybildet og menneskers sosiale behov:

Stiftelsen Byens Fornyelse ønsker gjennom sitt arbeid å bidra til å gjenopprette kontinuiteten i utviklingen av byggeskikk og stedsforming. Det er behov for et korrektiv til funksjonalismens og modernismens ønsker om brudd med erfaring og tradisjon. Dette både fordi modernismens brudd ikke har løst de utfordringer samfunnet står overfor innen arkitektur og byplanlegging, men tvert imot har skapt nye problemer, og fordi det er åpenbart at tradisjonell og lokal byggeskikk appellerer til dypt forankrede behov hos svært mange mennesker. (Byens fornyelse, u.d.)

Byplankonkurransen ble vunnet av arkitektene Didrik Hvoslef-Eide og Petter Bogen. Planen omfattet hele sjøsiden langs Oslo sentrum og forslaget til plan og skisser for Bjørvikaområdet er vist på neste side. Det bygger på en videreføring av kvartalsstrukturen i den gamle Kvadraturen fra 1600-tallet. Akerselva er ført i et nytt løp som omkranser den nye bebyggelsen. Miljøskissen kan minne om Venezia og illustrerer også de estetiske forbildene og ideene om stedsutvikling som Byens fornyelse er grunnlagt på.



Skisser av vinnerforslaget i konkurransen «Byen og fjorden- Oslo i år 2000» fra 1983

(www.hvoslef-eide.no , 2013.)

Miljøbyen Gamle Oslo

De sterkeste pådriverne for å få Operaen til Bjørvika var aktører som ønsket en utvikling av Oslo øst med miljøopprustning og utjevning av sosiale forskjeller. anført av lederen i Oslo Arbeiderparti Britt Hildeng. Prosjektet Miljøbyen Gamle Oslo var også en viktig faktor. Gamle Oslo var en av fem Miljøbyer som skulle utvikle gode eksempler på bærekraftig byutvikling, og fra midten av 1990-tallet frem til 2001 fikk prosjektet bevilget 150 millioner i statlig midler til levekårsforbedringer, miljøtiltak og lokal stedsutvikling. Arbeidet resulterte blant annet i ny veitunnel og åpningen av Middelalderparken. I samme periode ble det også bevilget 1 milliard kroner gjennom Handlingsprogram for Indre Oslo øst.

Satsingen på indre Oslo øst skapte engasjement og allianser mellom lokale velforeninger, lokalpolitikere i Oslo, deler av kommuneapparatet og statlige aktører som Riksantikvaren. Prosjektet var en faktor å regne med i byutviklingen på 90-tallet og ble tatt med i referansegruppen for Statens vegvesen konsekvensutredninger og byplanlegging knyttet til ny E-18. Her bidro Miljøbyprosjektet med et selvstendig forslag til byplan for Bjørvika, som ble vist frem i den endelige utredningen.



Miljøbyen Gamle Oslos visjon fra 1998 (Statens Vegvesen, 1998, s. 75)

Det viktigste for Miljøbyen Gamle Oslo var å få avlastet bydelen for trafikk med de nye vegløsningene i Bjørvika, etablere en ny bebyggelse mellom Middelalderbyen i øst og Kvadraturen i vest og få en forbindelse mellom bydelen og fjorden. Det siste ble oppnådd med den skrå aksen fra sentrum i Gamlebyen frem til utløpet av Akerselva, som fremgår av skissen over.

Internasjonale forbilder

Oslo bystyrets vedtak om Fjordbyen handlet både om å modernisere havnedriften og skape en helt ny sjøside i Oslo. "Waterfrontplanning" av denne typen hadde lenge vært en internasjonal trend, og tilsvarende havneutbygginger pågår i storbyer over hele Europa. De er gjerne en del av en entreprenørstrategi som skal posisjonere byen internasjonalt, ved å satse på ny arkitektur, attraktive boliger og kontorer og et variert tilbud av kultur, rekreasjon og shopping (Bergsli, 2005). Utvikling av en spektakulær sjøside inngår i byens vekststrategi. Dette ble også fremhevet i Fjordbyutredningen:

Havnefronten er blitt områder hvor byene skal vise sitt nye ansikt...Oslo har ypperlige muligheter til å benytte seg av det fortrinnet kontakten med fjorden gir. Frigjorte havnearealer kan tilføre Oslo en identitet, et konkurransefortrinn og et image som vil være med på å styrke byens tiltrekningskraft (Plan- og Bygningsetaten, 1997, ss. 16,29).

Fjordbyutredningen trekker frem eksempler fra både Bilbao (over), Baltimore og Barcelona, der sjøkanten er eksponert med spektakulære kulturbygg og skyskrapere. Forfatterne refererer også til målene om opprusting av Oslo Øst, men visjonene går sterkt i retning av en vekstrategi og storbybyutvikling.

I 2000 foreligger det derfor ulike agendaer og ulike mål for byutviklingen i Bjørvika: 1) En visjon om en videreutvikling av den tradisjonelle og historiske bebyggelsen i Oslo med mål om å «gi fjorden tilbake til byen», 2) En lokalt og sosialt forankret visjon om bærekraftig byutvikling, der de viktigste målene er miljøopprusting og levekårsforbedringer i de østlige og 3) En visjon om å bygge et nytt image og promotere Oslo internasjonalt.



Bilbao Waterfront (<http://ysvoice.tumblr.com/post/2852908277/bilbao>, 2013)

2.3 Mulighetsrom og grenser for byutviklingen

Grensene for hva som kan realiseres i Bjørvika blir trukket opp på forskjellige plan gjennom hele byplanprosessen. I den tidligste planfasen dreide det seg om grensene for planområdet, men også om premissene for infrastruktur, kulturminner, natur- og landskapselementer. Eiendomsgrenser og grunneiernes rettigheter og forpliktelser var andre viktige premisser. Innovasjon og idékonkurranser kan bringe opp nye muligheter, men utbyttet vil være avhengig av hvilke spørsmål som blir stilt åpne for utforskning. Retningen på byutviklingen

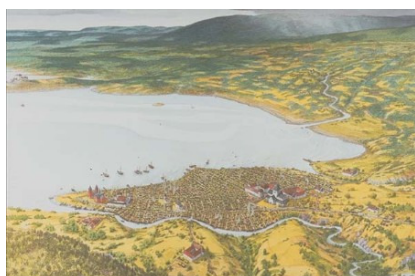
vil til en hver tid bære preg av hvilke elementer som har fått status som henholdsvis ”matter of facts” og ”matter of concern”, og bare det siste vil være gjenstand for nye vurderinger.

I de følgende avsnittene vil jeg peke på noen av premissene og grensene for byplanen i Bjørvika som ble trukket opp tidlig, men også vise hvordan de ble utfordret i prosessen.

2.3.1 Byrommet

Fysisk byutvikling er romlige omkalfatringer. Det er å flytte masser og endre landskap, skape nye overflater og fylle luftrom og undergrunn med nye strukturer og bygg. Hva er betingelsene man starter ut med i Bjørvika? Hva er det som skal bevares og hva vil man bevege og flytte på? Hvor langt ut, hvor høyt og hvor dypt tenker man at de nye strukturene skal kunne gå, og hvilke kvaliteter skal det fysiske miljøet ha? Jeg skal ta frem noen av de viktigste fysiske grensene og premissene som går igjen i planprosessen og vise at de også er bestemt av ulike kunnskapskulturer, ideer og måter arbeide på:

Utviklingsområdet i Bjørvika har i utgangspunktet to klare fysiske avgrensinger; sjøkanten i sør og jernbanesporene i nord. Disse grensene er stort sett blitt liggende fast gjennom hele planleggingen, med unntak av Operatomten, som ble lagt delvis ut i vannet (omtrent en tredjedel av bygget går ut i sjøen). Det kom mange forslag om å utvide planområdet sørover, med utfyllinger, flytende plattformer og utbygging over senketunnelen. Men etter reguleringen av Operatomten tok Riksantikvaren et prinsipielt standpunkt om å verne vannspeilet i Bjørvika og Bispevika. Arealet av vannflaten i Bjørvika/Bispevika skulle forbli uendret. Dette prinsippet ble fulgt opp med et ”vannregnskap”, som betyr at enhver utfylling eller utbygging i sjøen skal kompenseres ved å utvide vannspeilet andre steder, for eksempel med nye kanaler. Muligheten for å ekspandere sørover ble dermed utelukket.



Middelalderbyen



Utbyggingsplanen



Vannspeilet i Middelparken

Grunnforholdene har også spilt en viktig rolle. De øverste "jordlagene" i Bjørvika består av oppfylte masser med underliggende lag av leire som kan gi opphav til setninger i bygg og anlegg. Tunge konstruksjoner må derfor fundamenteres med pæler til fjell, inntil 70 meter ned i grunnen. Det gir store byggekostnader per arealenhet, noe utbyggerne vil ønske å kompensere ved å bygge mer i høyden.



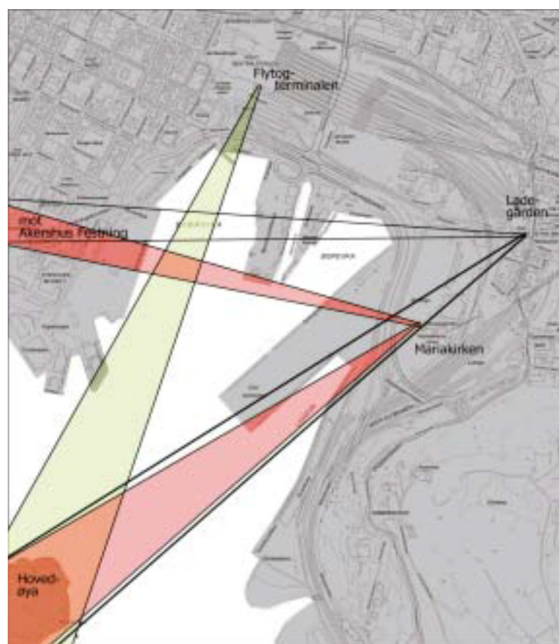
Snitt av dronning Eufemias gate (Vianova), som i likhet med Operaen og hele Operakvarteret er fundamenter med pæler til fjell.

Volumene under bakken kan gi utbyggingsmuligheter, både for kjellere, parkeringsplasser og bygg-tekniske anlegg, samt for kollektivtransport og annen infrastruktur. Under Barcodefeltet/ Operakvarteret blir det bygget en sammenhengende kjelleretasje med en rekke felles-funksjoner for hele området. Dette er verdifulle volumer som gir økt avkastning for eierne, men som også krever store masseutgravinger. Bjørvika havn er bygget med utfyllinger av diverse rivematerialer og oppgravde masser fra byen, som på grunn av forurensninger må behandles som miljøfarlig avfall. Det meste av gravemassene fra Operakvarteret er derfor fraktet ut av området til spesialavfallsdeponiet på Langøya utenfor Holmestrand¹⁷. Hvis massene i stedet var blitt rensset og håndtert lokalt, kunne de vært lagt ut i sjøen som ny byggegrunn. Men prinsippet om vannregnskap ville stått i veien for det og fungerer som det Latour kaller et «kalkulasjonssenter» for å holde kontroll med alle endringer av sjøkanten.

¹⁷ Muddermasser langs havna er pumpet opp i dypvannsdeponi utenfor Nesodden. Løsningen medførte store protester og aksjoner.

Grunnen i Bjørvika inneholder også mengder av arkeologisk materiale som automatisk fører til byggestopp når det dukker opp under utgraving. Området rundt Middelalderbyen er fredet og skal i utgangspunktet heller ikke overbygges, men ligge urørt og tilgjengelig for fremtidige arkeologiske studier.

Luftrommet er en potensiell ressurs for utbyggingsvolumer i høyden, men har også skapt stor strid i Bjørvika. Oslos karakteristiske skålfomedde landskap er en stedskvalitet som mange har vært opptatt av å bevare (se innlegg av Nils A. Torp i vedlegg 2). Historiske siktlinjer går på kryss og tvers gjennom luftrommet, og noen av dem har sterkt vern fra antikvariske myndigheter. Disse linjene har skapt stor motstand i planprosessen og er en interessant «aktør» i Latours betydning. Som representanter for det historiske bybildet, med opprinnelse og målpunkter som strekker seg utover planområdet i både tid og rom, har de destabilisert de eksisterende koplingene mellom planer og avtaler og brakt opp nye temaer opp i prosessen. Siktlinjene som skal opprettholde middelalderens visuelle forbindelser mellom byruinene, Akershus festning og Hovedøya med klosteranlegget, stoppet i utgangspunktet planene for utbygging av nytt Munchmuseum. En annen siktlinje, som representerer byplanleggingen i Oslo på 1800-tallet og gir bebyggelsen på Grünerløkka utsyn til Ekebergåsen, har resultert i et arkitektonisk snitt gjennom en av barcodekonstruksjonene (se illustrasjon side 91.)



Viktige siktlinjer i Bjørvika (Plan- og bygningsetaten, 2002, s. 57)

Siktlinjene har også vært instrumenter for å fremme Riksantikvarens syn på byplanlegging og Oslos identitet, under skiftende ledere. Riksantikvaren har innsigelsesrett mot planforslag som bryter med antikvariske interesser. Den har han benyttet flittig. Innsigelsene har bragt partene i byutviklingen til forhandlingsbordet og også fått søkelys på mer overordnede temaer i byplanen, som tetthet og utbyggingsvolum. Ved aktivt å benytte og utvikle instrumenter for å gjøre seg gjeldende i prosessen, har Riksantikvaren blitt talsperson for andre interesser og sammenhenger enn de som har dominert i planprosessen.

Luftrommet har en annen viktig funksjon som dreneringsområde for forurenset luft fra Groruddalen og indre by. En viktig premiss for planprosessen har derfor vært at bebyggelsen mot sjøen måtte utformes med åpne og store nok utluftingskorridorer i nord/sør retning. Allerede bakgrunnsnivået av luftforurensning i Bjørvika fører til overskridelser av myndighetenes grenser. Med belastningen fra lokaltrafikken i tillegg har deler av planområdet, spesielt langs hovedgatene, et forurensningsnivå som gjør det uegnet for boliger, under 5. etasje. (Civitas, 2010).

Havna og Bjørvikaområdet er også preget av vind og temperaturforhold som legger begrensinger på mulighetene for urbant uteliv. Oslo har en årlig gjennomsnittstemperatur på +6 grader og ca. 40 dager med temperaturer over 20 grader. (kilde: yr.no). Luftstrømmer og temperaturstatistikk har tilsynelatende ikke lagt noen demper på planleggingen, men har gjort seg gjeldende etterhvert i utbyggingsfasen. Det har ført til nye løsninger, blant annet en innendørs handlegate på tvers av Operakvarteret. Tilflukten innendørs bryter med de optimistiske visjonene for bylivet på gateplan og viser at lokalklimaet øver motstand mot deler av arkitekturen og planløsningene i Bjørvika.

2.3 2 Sporområdet

Sporområdet på Oslo Sentralbanestasjon er blant det største i Europa, med 19 spor på bredeste. Det ligger som en kraftig barriere mellom Grønland/Tøyen og Bjørvika. Et av de sentrale målene for byutviklingen var å skape sammenheng i bebyggelsen og nye forbindelser til fjorden. Overbygging av sporområdet, enten med lokk eller ved å senke sporene under terrenget, fremsto derfor som et viktig plantema. Men NSB og Jernbaneverket (som ble skilt i 1996) skrinla denne idéen fra starten av, både av tekniske og økonomiske grunner, og sporområdet har fått ligge urørt gjennom hele planprosessen. Lokk ble avvist som uaktuelt fordi søylefundamentene som måtte bygges opp på plattformene og mellom sporene, kunne legge fysiske hindringer for videreutviklingen av stasjonsområdet. Og en senkning av sporene ville skape tekniske problemer for togdriften, både på grunn av dårlige grunnforhold og fordi stigningen fra stasjonen og østover ville bli for bratt. Økonomisk sett mente eierne i NSB at utbyggingen ville være ulønnsom, med for høye kostnader i forhold til forventede inntekter.

Jernbaneverkets motstand mot å røre sporområdet ble en viktig premiss for planleggerne. Men den ble verken oppfattet eller tatt hensyn til av politikerne. De vedtok i 2001 at sammenhengende byutvikling og mulighet for utbyggingen over sporene skulle være sentrale mål for planleggingen i Bjørvika.



Sporområdet Oslo S (Foto: Bjørvika utvikling)

2.3.3 Vegsystemet

Tunneler er en viktig del av Oslos hovedveisystem. Senketunnelen under Bjørvika er lenken som binder sammen Ekebergtunnelen og Festningstunnelen og gir bilistene en 6 kilometer lang tunneltur gjennom Oslo, fra Ryen i øst til Filipstad i vest.



Tunnelene gjennom Oslo

Løsningen med tunnel under fjorden stammer fra den nevnte idékonkurransen i 1993 om veg- og byutvikling i Bjørvika. Målet var å fjerne gjennomfartstrafikken på 100 000 biler i døgnet og frigi trafikkarealene for byutvikling. Statens Vegvesen i Oslo ledet planarbeidet. Etter fem års utredninger presenterte etaten 4 ulike alternativer for vegsystem med tilhørende skisser til byplan og med en anbefaling av en helhetlig løsning (Statens Vegvesen, 1998). Planforslaget med konsekvensvurdering ble lagt ut på offentlig høring i desember 1998, med høringsfrist i januar 1999. Med julen i mellom kan det ikke ha blitt noen omfattende høringsprosess. Men de formelle kravene i Plan- og bygningsloven var innfridd og det har ikke vært lagt frem noen helhetlig konsekvensutredning av byutviklingen i Bjørvika etter dette.

Vegsystemet i Bjørvika har vært førende for både planprosessen og den endelige byplanen. Et av de viktigste byplangrepene, som ble tatt allerede i 1998, var å legge inn en 45 meter bred hovedgate på tvers som forbinder Kvadraturen i vest med Gamlebyen i øst. Dronning Eufemias gate (tidligere kalt Nyland allé) skaper et sammenhengende gateløp fra Bispegata til Prinsens gate. Med en bredde nesten fire ganger bredden av Prinsens gate blir Dronning Eufemias gate et helt unikt byrom. Det finnes ingen liknende gater i Oslo. I løpet av planprosessen er den blitt presentert med referanser til både Champs-Élysées i Paris og

Ramblaen i Barcelona, men konsekvensutredningen fra Statens vegvesen viser at det ikke var inspirasjon fra europeiske storbyer som avgjorde bredden:

Nyland allé er i alle alternativ forutsatt som en bred allé på 45 meter... Det er forutsatt at Nyland allé skal planlegges med fire kjørefelt, trikketrasé, fortau og vegetasjon. Vest for Akerselva må det holdes åpen muligheten for tunnel mellom Nyland og havnelageret. Dette har vært dimensjonerende for bredden. (Statens Vegvesen, 1998, s. 74)

Tanken om å kople den vestre delen av Nyland allé /Dronning Eufemias gate inn på Festingstunnellen er sannsynligvis forlatt. Prosjektleder Svein Røed, som har vært Statens vegvesens prosjektleder i Bjørvika de siste årene, mener at gatebredden egentlig ble bestemt av Oslo kommune:

Oslo kommune regulerte Dronning Eufemias gate, og det var deres ønske at den skulle være såpass bred. Det var bestemt at den skulle ha trikk og buss i hver retning og romslige fortau, 10 meter på nordsiden og 6 meter på sørsiden. Med de byggehøydene man skulle ha på sørsiden av gaten, måtte du opp i så stort gatebredde for å få sol på fortauet på nordsiden. Byggehøyden måtte også opprettholdes, for å forsvare utbyggingskostnadene som er store fordi det er så langt til fjell.

Sitatet kan bety at vegvesenet var åpen for å justere vegbredden i løpet av planprosessen, men utdraget av konsekvensutredningen viser at etaten utvilsomt først ute med forslaget. Eivind Hartmann, som ledet reguleringsplanarbeidet i PBE fra 2001, forteller at gatebredden var gitt da arbeidet startet :

Bredden på Dronning Eufemias gate var et faktum ved oppstart av reguleringen. Operahoteller og Oslo atrium var alt bygget og forholdt seg til en gatebredde på 42-43 meter. Allerede da var behovene for de ulike trafikkartene summert, og bredden gitt ved det.

Begrunnelsene for bredden av hovedgaten er interessante fordi denne store strukturen bryter klart med ett av prinsippene for byplanleggingen som bystyret vedtok i 2001, om «en

menneskelig målestokk med utgangspunkt i en harmonisk opplevelse for fotgjengere» (se utdrag av bystyrevedtaket s.73). Bystyret kom tilbake til dette så sent som i 2007, da de etterspurte muligheter for å snevre inn bredden. (Plan- og bygningsetaten, 2007a, s. 3). Det tyder på at dette elementet i byplanen ikke har vært et tema i diskusjonene om planprinsippene i 2001 og reguleringsplanen i 2003.

Bredden er relatert til beslutningen om senketunnell. Tunnelløsningen låser kapasiteten for gjennomfartstrafikken på E18 og gjør det nødvendig med et fleksibilitet for å avvikle resttrafikken på gateplanet. Hovedgaten skal også kunne avvikle trafikken når tunnelen er helt eller delvis stengt. Bredden på 45 meter tilsvarer omtrent bredden av senketunnelen. Den er 42 meter på det bredeste, i vest, og det var her vegvesenet så for seg muligheten av å kople hovedgaten på tunnelsystemet. Det kan ha også ha vært en premiss for dimensjoneringen.

Byplanleggingen i regi av Statens vegvesen på 1990-tallet har lagt viktige føringer for de fysiske strukturene i Bjørvika, men helheten og sammenhengene i den første byplanskissen har ikke overlevd planprosessen. Det gjelder først og fremst sammenhengen mellom vegsystem og utbyggingsvolum. På grunnlag av vegsystemet i området anbefalte vegvesenet en maksimal utbygging i Bjørvika på mellom 350 000 og 500 000 kvadratmeter og skisserte to alternative scenarier; et regionalt utviklingsscenario med hovedvekt på arbeidsplasser (10 000 arbeidsplasser og inntil 1200 boliger) og et lokalt scenario med flere boliger (6000 arbeidsplasser og 2000 boliger). (Statens vegvesen, Oslo, 1999)¹⁸. I den videre planleggingen ble utbyggingsvolumet mer enn fordoblet. Byutviklingen som nå pågår kan gi inntil 20 000 arbeidsplasser og 5000 boliger. Selv med kraftig satsing på buss og trikk vil denne byveksten resultere i flere bilreiser enn det vegsystemet er dimensjonert for. Trafikkberegningene ga ikke svar på hvordan denne trafikkøkningen skulle avvikles.

Av reguleringsplanforslaget fra 2003 fremgikk det at trafikken i Dronning Eufemias gate ville komme opp i 30 000 kjøretøy i døgnet og medføre hyppige overskridelser av luftkvalitets- og støykrav. Senere ble trafikkallet justert ned til mellom 8000 og 10 000. Kyrre Gran i Sweco,

¹⁸ Middelalderbyen og området på Sørenga ble ikke vurdert for utbygging i byplanforslaget fra 1998.

som har arbeidet med modellering av trafikkløsninger i Bjørvika gjennom hele planfasen, forteller at den valgte vegløsningen førte til at trafikkprognosene måtte endres.

Den løsningen vi har i Dr. Eufemias gate nå hadde aldri fungert med de tallene vi opererte med i 1998. Prognosen ble endret i forbindelse med reguleringen.

- Ble prognosene endret uten at det forelå noen nye løsninger eller tiltak?

Du kan si at den prognosen som fantes da, ikke ville bli oppfylt med den løsningen som er valgt for gaten. Trafikantene vil finne andre veier, for de kommer ikke frem på Dronning Eufemias gate.... Du får den trafikken du bygger for, men det vil bli spennende å se hvordan det vil fungere.

Trafikkvolumet i Dronning Eufemias gate vil bli regulert med blant annet åtte lyskryss, med en sterk prioritering av trikk og buss. Hvis prognosen for trafikk vekst var blitt opprettholdt ville denne løsningen medføre at at minst 20 000 biler ville ta andre veier gjennom byen.

Miljø- og trafikkmålene for den nye bydelen ville da delvis bli innfridd ved å overføre mer belastning på bydelene rundt. Ved å nedjustere trafikkprognosene ble problemet «løst», i første omgang på papiret. Hvordan trafikkbildet vil utvikle seg i realiteten, er det ingen som vet. Det er avhengig av hvor mange som vil velge andre måter å komme gjennom byen på, enn å stå i bilkø i Bjørvika.

Det synes klart hvorfor kost/nytte vurderingen av senketunnelen som transporttiltak måtte bli negativ. Den gir ikke økt fleksibilitet eller kapasitet i vegsystemet og løser ikke de lokale miljøproblemene. Derimot skaper tunnelsystemet nye utfordringer både for byutviklingen og trafikkavvikling og vil i følge Stein Røed i vegvesenet føre til lengre rushtidsperioder gjennom Oslo. Løsningen overfører også store samfunnskostnader på fremtiden. Drift og vedlikehold av tunneler koster nærmere 10 ganger mer per meter enn for veg. Andre og mer fleksible alternativer kunne vært mulig, men valget av senketunnel har ligget fast siden idékonkurransen i 1993.

2.3.4 Eiendomsgrenser og -verdier

Realisering av eiendomsverdier er både en premiss og et mål for dagens byutvikling. Politikere og planmyndighetene legger til rette for utviklingen med overordnede planer, men det er grunneierne og deres eiendomsutviklere som driver prosjektene igjennom. Uten deres interesse blir ikke planene realisert. Kommunens jobb blir derfor vel så mye å skape gode rammebetingelser for *eiendomsutvikling*, som *byutvikling*.

Det er blitt vanlig å basere byutvikling og store feltutbygginger på utbyggingsavtaler. I avtalene forplikter grunneierne seg til å finansiere ny infrastruktur mot at kommunen binder seg til å godkjenne et avtalt utbyggingsvolum. Bjørvikautbyggingen krevde store investeringer i veisystem og offentlige rom, og verken staten eller kommunen var innstilt på å dekke investeringene over ordinære budsjetter. Planleggingen ble derfor lagt opp med tanke på en gjennomføringsmodell med utbyggingsavtale, og avklaring av eiendomsgrenser og eiendomsverdier ble en nøkkel til å kunne komme i gang med byutviklingen.

Opprinnelig var det bare to grunneiere i Bjørvika, staten og kommunen selv. Men interessene var fordelt på ulike etater, med ulike sektormål, rammebetingelser og kunnskaps-miljøer. Når mulighetene for eiendomsutvikling åpnet seg, utløste det flere konflikter. Først og fremst konflikten mellom Oslo kommune og Oslo Havn om rettigheter til havneområdet, som utgjør det største arealet i Bjørvika. Den endte som beskrevet med en særlov som ga Oslo Havn mulighet til å opptre som ordinær grunneier. Oslo var også i konflikt med Statens vegvesen om retten til veigrunn.¹⁹ Denne konflikten ble løst gjennom forhandlinger, og eiendomsretten til riksveiarealene ble overført til utbyggingsselskapet Bjørvika Infrastruktur (BI).

Etter Oslo Havn, er NSB ved datterselskapet ROM eiendom²⁰ den største grunneieren i området. Eiendommene omfatter både sporområdet, stasjonsområdet på Oslo S med tilgrensende arealer og et stort felt rundt Middelalderbyen. Verdivurderinger av eiendommer spilte en viktig rolle oppstartfasen av byplanleggingen, og NSB var blant de første aktørene

¹⁹ Oslo mente at hjemlene til eiendommene lå i kommunen, selv om E-18 var klassifisert som riksvei.

²⁰ NSB forvalter jernbanens etterlatte eiendommer og alle stasjonsområder i Norge som er bygget før 1994, og har opprettet et eget datterselskap for sin eiendomsvirksomhet (NSB BA eiendom. senere ROM eiendom). Dette selskapet finansierer 80-90 prosent av NSBs drift.

som satte kroneverdi på sine tomter. Sverre Narvestad, nå rådgiver for Bjørvika Utvikling (BU), forteller at han i 1998 fikk i oppdrag å lage en oversikt over alle eiendomsverdiene NSB satt på i Osloområdet. Rapporten viste at arealene rundt sporområdet på Oslo S var blant de mest interessante. Disse tomtene hadde dessuten vegadkomst (Schweigaards gate i nord og Trelastgata langs jernbanesporene i sør) og kunne utvikles før det nye hovedvegssystemet var på plass. NSB/ROM eiendom hadde derfor en sterk interesse av å få fremdrift i plan- og utbyggingsprosessen.

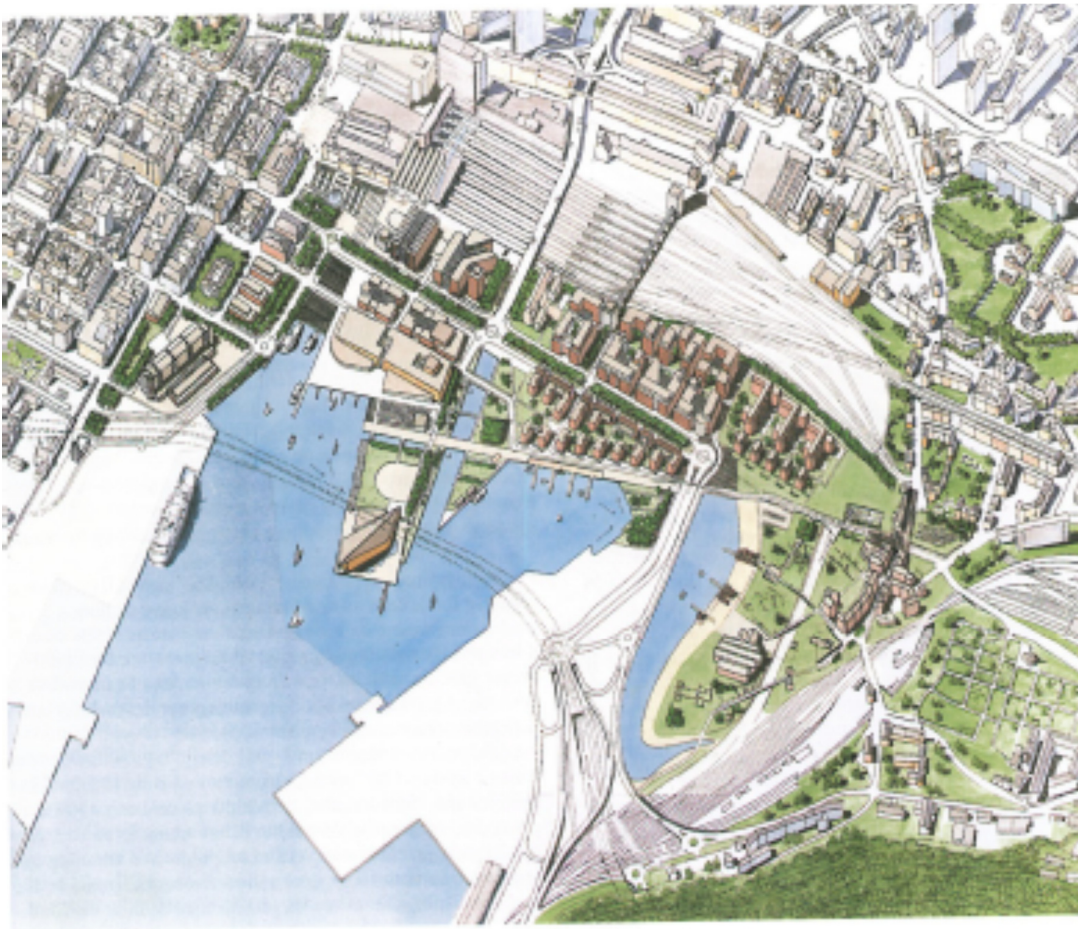
Statsbygg hadde minimale eiendommer i Bjørvika, men hadde likevel en sentral rolle som statens faglige rådgiver og utbygger av Operaen. Sammen med Plan- og bygningssetaten foretok Statsbygg en økonomisk verdsetting av hele Bjørvika, basert på en kartlegging av rettigheter og konflikter knyttet til delområdene. Oppdraget kom fra byrådet i Oslo, Miljøverndepartementet og Samferdselsdepartementet i fellesskap, omtrent samtidig med at NSB vurderte sine eiendommer. Verdivurderingen ble basert på byplanskissen til Statens vegvesen og presentert som «Byplansscenario 2020» i rapporten som omtales som «Blåboka». Scenariet var ment å gi en realistisk vurdering av muligheter og løsninger:

Scenariet gjenspeiler ikke nødvendigvis den løsningen som bedriftsøkonomisk gir størst uttelling, dvs gir størst utbyggingsmulighet, men skal derimot gjenspeile en realistisk byutviklingsmulighet, som antas å kunne gjennomføres uten at det avstedkommer vesentlige innsigelser etter plan- og bygningsloven eller at den kan påstås å være spekulativ i omfang, innhold, eller utforming. (Statsbygg og Plan- og bygningssetaten, 1998, s.19).

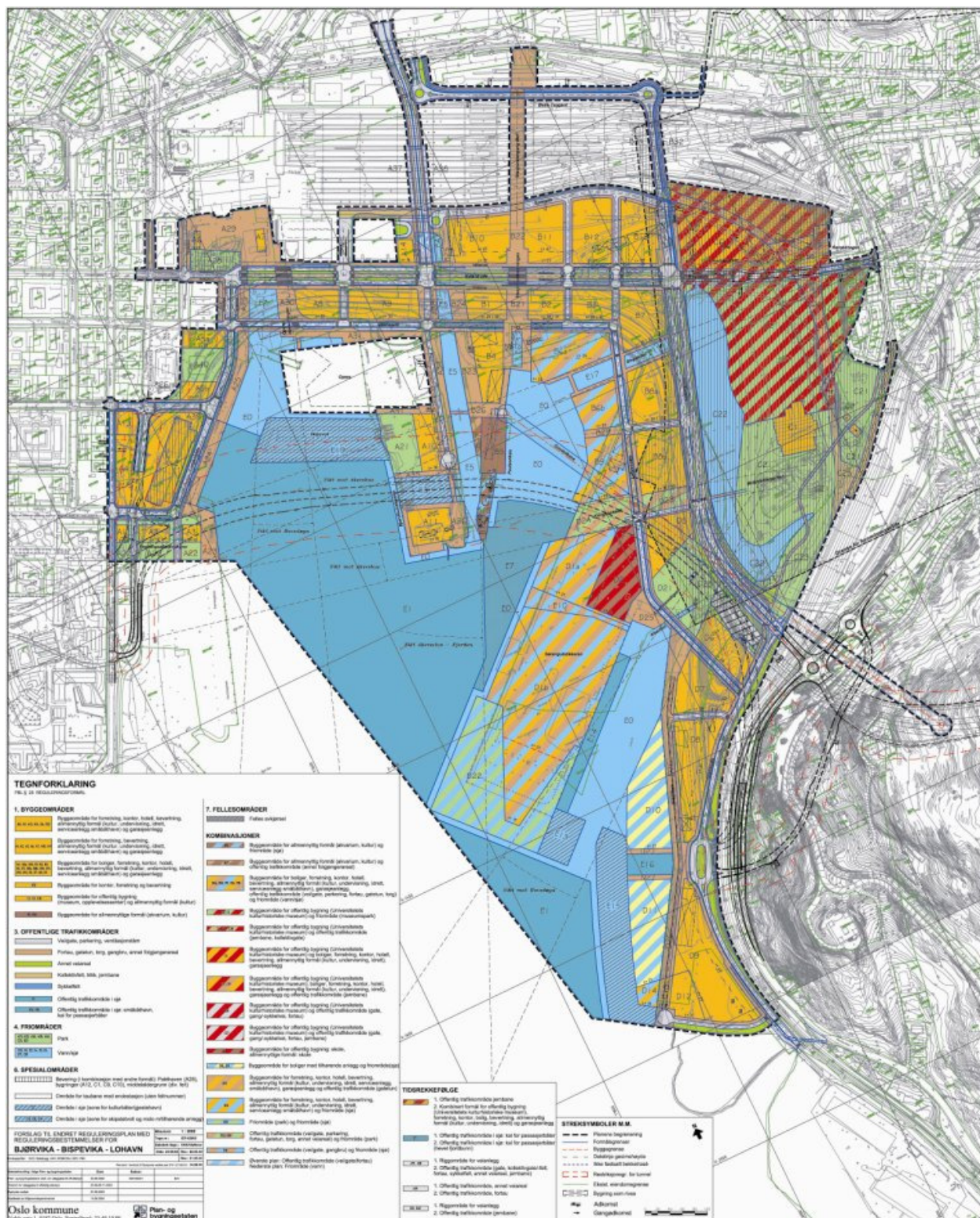
I innledningen står det også at «Ved å tillate høyere bebyggelse, ha mindre parker, privatisert sjøfront og lignende kunne eiendomsverdiene ha blitt høyere. Utbyggingsvolumet har imidlertid en øvre begrensning sett i sammenheng med den vegkapasitet som tilbys.» (s. 3). Sitatene viser at Statsbygg og Oslo kommune ville legge til rette for en smidig planprosess. Utviklingen av Bjørvika kunne bli kraftig forsinket av innsigelser mot planen. De kunne komme både fra Statens vegvesen, på grunn av begrenset vegkapasitet, Jernbaneverket, som ikke ville ha tiltak i sporområdet, og Riksantikvaren, basert kulturminner, fredningsbestemmelser og siktlinjer. Lokalpolitikere skulle heller ikke provoseres ved å legge opp til en for massiv utbygging.

En sammenlikning mellom Scenario 2020 (under) og reguleringsplanen for Bjørvika slik den nå ser ut (på neste side), viser at mange av elementene fra 1998 er bevart. Planområdet er imidlertid utvidet med bebyggelse på Sørengautsikkerne og Lohavnområdet i sør.

Planen er inndelt langs to kryssendene linjer, hovedgaten og Akerselva. Akerselva utgjør grensen mellom øst og vest og skal danne et funksjonelt skille mellom det offisielle Bjørvika, med Operabygget og offentlige funksjoner, og Bispevikafeltet, som i hovedsak skal bli et næringsområde. Hovedgaten er tegnet inn med den bredden vegvesenet hadde foreslått, kulturvernmyndighetenes krav om åpne siktlinjer mellom Middelalderbyen til Akershus festning er ivarettatt og sporområdene er uberørt av planen. Disse premissene har stort sett ligget fast gjennom hele planprosessen. Den skrå forbindelsen fra Middelalderbyen over til Akerselva og operatomten, som Miljøbyen Gamle Oslo var spesielt opptatt av, har imidlertid falt ut av planen.



Skisse av scenario 2020 (Statsbygg og Plan- og bygningsetaten Oslo, 1998).



Verdivurderingene fra 1998, ble basert på det laveste anslaget over utbyggingsvolum i konsekvensutredningen, ca. 345 000 kvm. Statsbygg og Plan- og bygningsetaten gikk på alle måter forsiktig frem, med sikte på å oppnå konsensus både blant sektormyndighetene og politikerne.

I tillegg til de økonomiske verdiene, omtalte rapporten også de symbolske og miljømessige gevinstene av utbygging. Her ble det slått fast at «Samtidens og framtidens hovedstad er en felles utfordring for staten og Oslo» og at ett av målene for byutviklingen i Bjørvika var å styrke Oslos «representative profil som hovedstad» (s.39). Den inneholdt dessuten forslag til en bærekraftstrategi i fire punkter. Strategien la vekt på bærekraftig utvikling som en del av hovedstadsutviklingen, men trakk også frem hensyn til variasjon i beboersammensetning, miljøopprusting og sjøkontakt for de østlige bydelene. Forfatterne konstaterte at «Siden det kun er offentlige aktører som eier området er det mulig å etablere en samlet planstrategi som sikrer by- og miljøkvaliteter gjennom utbyggingen.» (s.41)

2.3.5 Institusjonelle rammer og tankestiler

Statens vegvesens og Jernbaneverkets vurderinger i den tidlige planfasen har fått stor betydning for Bjørvikaplanen. Begge etatene hadde store oppgaver foran seg i planområdet, men ulike tilnærminger til prosessen. Vegvesenet satte i gang med en idékonkurranse om vegløsninger alt i 1993 og tok deretter ansvar for utredninger som ikke bare omfattet vegsystemet, men også helhetlige byplanforslag. Dette arbeidet ble førende for arealplanleggingen og vegvesenet fikk sikret vegløsninger som etaten selv hadde tro på. Jernbaneverket fulgte en defensiv strategi og brukte sektormyndigheten til å motsette seg endringer. Nye idéer kunne muligens vist hvordan jernbanens behov var mulig å forene med en fremtidig utbygging over sporene. Men i følge utviklingsdirektør Anne Marstein i Jernbaneverket satt etaten med for mange uløste spørsmål til å se på nye muligheter.

Hvis du setter ned masse søyler i sporområdet låser du all fleksibilitet og muligheter for fremtidig kapasitetsøkning. Per i dag vet vi ikke hvor vi skal komme inn på Oslo S med ny tunnel, eller hvordan vi skal få bedre avvikling på Brynsbakken. Så der må vi gjøre noe. Og gjør vi noe der, låser vi annen type utvikling, og må tenke på Follobanen som kommer inn. Hele dette puslespillet, det er ikke på plass.

Jernbaneverket hadde ingen planberedskap for Bjørvika. Etaten manglet konkrete planer, utredninger og ideer som kunne vært utgangspunkt for en mer aktiv rolle og dialog med de andre partene. Marstein mener mangelen på strategier og planer med bevilgningene til jernbanen alltid har vært usikre.

Det har vært liten satsing på jernbane. I perioder har man hatt tro på det vil komme penger, men så er de uteblitt. Så vi må holde på mulighetene, for vi vet ikke hva vi vil ha behov for av arealer. Den usikkerheten som har preget bevilgningene til jernbane, preger deler av kulturen i Jernbaneverket.

Denne usikkerheten er det lite av i Statens vegvesen. I motsetning til Jernbaneverket har vegetaten hatt stabilt høye bevilgninger og bygget opp en stor organisasjon med et bredt spekter av kompetanse. Den jobber jevnt med planutredninger og underlag for nye prosjekter. Vegvesenet har derfor god beredskap til å kunne respondere når det dukker opp nye saker. En annen av mine informanter, Jofrid Burheim, som i likhet med Marstein har erfaring fra begge etater, pekte også på betydningen av ulike faglige utfordringer. Jernbanebygging og -drift er mer teknisk komplisert enn veg, infrastrukturen er stivere og prosjektene er store, men få. Jernbaneverket er derfor en mer spesialisert etat, med et snevrere perspektiv på oppgavene enn vegvesenet. Det har også sammenheng med ulike mandater. Statens vegvesen har ansvar for å samordne areal- og transportplanleggingen og skal bistå byene med planer for miljøvennlig transport og redusert bilbruk. (Samferdselsdepartementet, 2012). I følge Burheim tar Statens vegvesenet et større ansvar for samfunnsutviklingen enn Jernbaneverket, og jobber med mer helhetlig samfunnsplanlegging. «Jernbaneverket jobber først og fremst med jernbanelinjen».

Jernbaneverket har forsvart sine interesser godt i Bjørvika, men da ved å stenge for muligheter som er av stor interesse for byutviklingen som helhet. Den defensive strategien fungerer så lenge ingen aktører er i posisjon til å overprøve Jernbaneverkets vurderinger. Men det fører også til at etaten ikke kommer like godt i inngrep med prosessen og kan gå glipp av muligheter.

Den største utfordreren til Jernbaneverkets rigiditet, finnes innenfor ”jernbanefamilien” selv. ROM eiendom er blitt en dynamisk eiendomsutvikler som legger press på både kulturen og

rammebetingelsene for Jernbaneverket. Jofrid Burheim beskriver forholdet mellom Jernbaneverket og ROM som krevende. ROM sitter på egne ressurser til å sette i gang prosjekter, mens Jernbaneverket blir hengende etter.

Et eksempel er Drammen stasjon, der ROM har fornyet og bygget ut med nye tjenester uten at Jernbaneverket samtidig har kunnet gjøre nødvendige tiltak på perrongene, med tilpasning til universell utforming o.l. (...) Ombygging av spor kan være en kompleks og omfattende sak, som kan ha konsekvenser flere kilometer oppover jernbanelinjen. Det er kostbart og vi må vente til vi får de nødvendige bevilgingene. Fordi Jernbaneverket ikke samtidig har startet planarbeid blir vi stadig hengende etter, og prøver å hale ut tiden eller stoppe prosessen, og får ikke til å medvirke til løsninger. Dette skaper spenninger overfor ROM, som ikke finner seg i å bli hindret.

Sitatet får frem de sterke motsetningene og maktkampen som oppstår når dynamiske eiendomsutviklere og langsiktige samfunnsinteresser skal finne hverandre i den fysiske planleggingen. ROM på sin side strever med at Jernbaneverket ikke er markedsorientert og kjenner sin besøkelsestid i prosessen.

NSB har kunder, men Jernbaneverket er en stat i staten som ikke er opptatt av kunder. De er opptatt av stasjons- og knutepunktsutvikling. Og da tenker de bare på transportaspektene, på avvikling, at det skal være god sikt bortover sporområdet og den type ting. De tenker ikke på alle menneskene som skal ferdes her... Når vi spør: Hva er så galt med et kjøpesenter på stasjonen så folk kan handle på vei hjem? - så henger de ikke med.» (Prosjektdirektør Anne Siiri Øyasæter i ROM)

Jofrid Burheim mener ROM kan minne om nettopp en kjøpesenteraktør. Hun mener også at Statens vegvesen er adskillig mer rutinert og profesjonell i møtet med kommersielle aktører enn Jernbaneverket. I likhet med Marstein konkluderte hun samtalen med at hovedutfordringen for Jernbaneverket er mangel på strategi. Det fører til usikkerhet og mye tidsbruk på interne avklaringer og gjør det vanskelig å følge opp nye ideer og innspill utenfra.

Den andre store statlige aktøren som har bremsset opp byutviklingen i Bjørvika, men med en adskillig mer pågående strategi, er Riksantikvaren. Margrete Tviberg, som har hatt ansvaret

for plansakene i Bjørvika siden 2002, forklarte meg at premissene for Riksantikvarens standpunkter er utviklet gjennom hele prosessen. Det startet med en tradisjonell ”objektbasert” saksbehandling, med fokus på bestemte siktlinjer og vernede område, men utviklet seg til å omfatte helhetlige kulturmiljøer og etterhvert heve seg opp på bylandskapsnivå. I denne prosessen har Riksantikvaren aktivt utnyttet både myndighetsrollen og virkemidlene for å påvirke utviklingen. Med den helhetlige tilnærmingen til bylandskapet er Riksantikvaren også blitt en av de få aktørene som har klart å skape offentlig debatt om prinsipielle byutviklingsspørsmål.

2.3.5 Oppsummering av første funn

En av premissene for byutviklingen i Bjørvika var at den nye bydelen skulle utvikles uten å belaste ordinære kommunale og statlige budsjetter. Bjørvika ble dermed definert som et selvstendig byutviklingsprosjekt, der deler av eiendomsverdiene i området skulle dekke det meste av investeringene i ny infrastruktur. Utbyggingen skulle gjennomføres på grunnlag av utbyggingsavtaler, og stat og kommune satt i utgangspunktet i alle forhandlingsposisjonene både som grunneiere, myndigheter og utbyggere. Byutviklingen ble forberedt med tanke på at disse offentlige partene skulle komme til enighet om grunneierrettigheter og finansieringsløsning.

Statens vegvesen satt med nøkkelprosjektet for oppstart i Bjørvika, senketunnelen, og ledet plan- og utredningsarbeidet på 90-tallet. Sett fra vegvesenets ståsted var utbyggingsmulighetene i Bjørvika begrenset av kapasiteten i det nye vegsystemet, som var låst av kapasiteten i de eksisterende tunnelene på hver side av senketunnelen. Den første skissen til byplan, som ble presentert i 1998, var en helhetlig plan for transport og arealbruk som skulle innfri mål for trafikkavvikling og miljøforhold både i Bjørvika og bydelene rundt. Denne planskissen dannet grunnlag for en samlet verdivurdering av eiendommene. Statsbygg og Plan- og bygningsetaten, som gjennomførte analysen, baserte verdianslaget på det laveste utbyggingsalternativet i konsekvensutredningen.

Nyland allé/Dronning Eufemias gate er blitt en dominerende struktur i byplanen og kom inn planen alt fra starten av. Vegvesenet tenkte fremover og så for seg muligheten av å føre gaten

ned i tunnelsystemet i den vestre enden. Dette, sammen med behovet for fleksibilitet og plass til alle kollektivtransportformene, førte til at gaten ble planlagt med en bredde på 45 meter. En annen viktig premiss som ble lagt innledningsvis, var at den fysiske grensen for planområdet ble trukket opp sør for sporområdet, for ikke å skape usikkerhet rundt videreutviklingen av stasjonsområdet.

I den innledende planfasen ble vegsystemet og byplanen utviklet innenfor en større geografisk ramme. Miljøbyen Gamle Oslo medvirket i prosessen og miljøhensyn, trafikkavvikling og adgang til fjorden var viktige mål, som omfattet både Bjørvika og områdene rundt. Disse sammenhengene ble senere svekket i planprosessen. Ved at byutviklingen ble tilrettelagt som et prosjekt, ble Bjørvikaprojektet i seg selv den sentrale «aktøren» i prosessen. Prosjektet var allerede fra starten av et aktør-nettverk med relativt få elementer (spesielt sett i lys av det er det største byutviklingsprosjektet i Norge noen gang, på transportknutepunktet midt i Oslo sentrum). For å sikre en effektiv og lønnsom gjennomføring ble det viktig å avgrense både planprosessen, planområdet og hvert av delprosjektene mot utenforliggende interesser. Senketunnelen og operaprojektet ble skilt ut med egne reguleringsplaner og selvstendige utbyggingsprosjekter, mens hovedplanen for Bjørvika ble utviklet i et samarbeid mellom kommunen, grunneierne og de statlige utbyggerne. Her gjaldt det først og fremst å oppnå konsensus om hovedelementene i planen. Samarbeidet var fokusert om «den nye byen i byen» og partenes egne mål og visjoner. De var mer inspirert av storbyutvikling enn av lokal miljøopprusting og sammenhengende byutvikling. Fra 2000 tok byplanen derfor en ny retning, som blant annet ble tydelig gjennom parallelloppdragene om byplangrepet.

2.4 Nye innspill til hovedgrep i byplanen

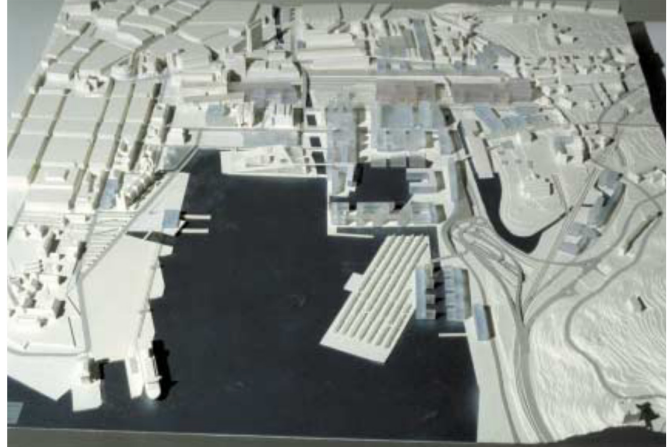
2.4.1 Parallelloppdragene

Etter høringen av konsekvensutredningen gikk Oslo kommune, Statsbygg, NSB BA Eiendom (senere ROM Eiendom) og Statens vegvesen sammen om å invitere fire konsulentgrupper til se på byplanen med friske øyne. De valgte ut fire deltakerteam med ulike holdninger til byforming²¹. Jeg har intervjuet representanter for to av dem, (DivA/Richard Rogers og Arne

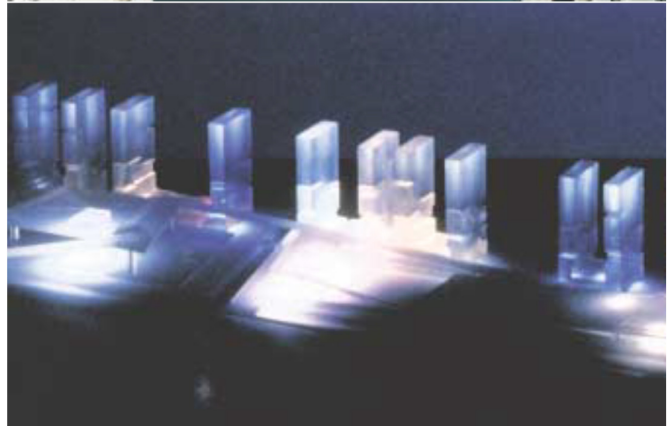
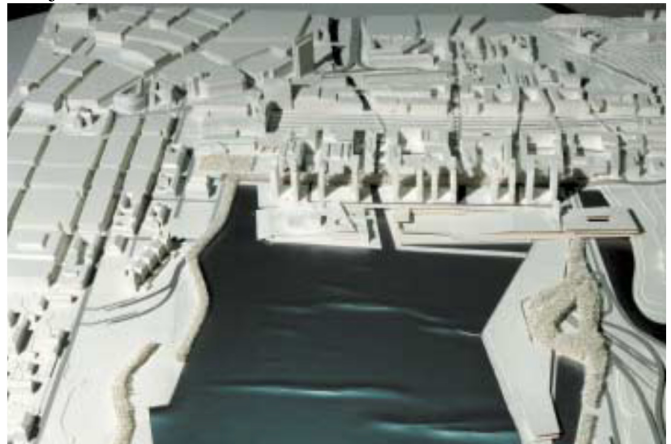
²¹ Parallelloppdrag er ikke en vanlig arkitektkonkurranse men et utredningsoppdrag. Det kåres ingen vinner

Henriksen/Bystrup) samt tre av arrangørene for å få frem deres egne synspunkter på planen og prosessen. Jeg ville også finne ut hvilke enkeltelementer som ble tatt med videre i planprosessen og kan gjenfinnes i Bjørvikaplanen i dag. Forutsetningene for oppdraget er vist på side 65. Planområdet var avgrenset av sporområdet i nord, men strakk seg et stykke ut sjøen, sør for senketunnelen. Nyland allé var ikke definert, bare hovedretningene for veiføringer var tegnet inn. Operatomten og Middelalderparken var definert som faste elementer. Sjøfronten og utløpet av Akerselva var også å oppfatte som fastlagt. Akerselva var i tillegg markert som "viktig strukturerende element". Området rundt Middelalderparken og deler av Sørengautsikkeren var trukket med i planområdet, og oppdragsgiverne hadde satt som krav at utnyttelsesgraden skulle være høyere i vegvesenets skisser.

Av de fire forslagene som ble lagt frem, er det tre som kan sies å ha en spesiell "wow!" effekt, med sterke visuelle grep. Det fjerde (øverst til høyre) er vanskeligere å gjøre seg opp



Prosjekt 2.0.2.0. AHO/LPO



Waterfront av A. Henriksen/Bystrup arkitekter mfl

en mening om. Det har ingen elementer som vekker spesiell oppmerksomhet, men har mange gjenkjennelige trekk fra vegvesenets planforslag/Scenario 2020. Det blir også understreket med tittelen på forslaget: «Prosjekt 2.0.2.0». Mest oppsiktsvekkende er forslaget «Waterfront» med en rekke av 12 boligtårn i 25 etasjer, oppstilt med store, ujevne mellomrom i ”frontlinjen” mot sjøen og Operaen. Mellommommene er beskrevet som ”gaterom på høykant”, med balkonger og forhaver i fasadene. De er bundet sammen med en sokkel i tre etasjer som utgjør næringslokaler, butikker og kontorer. Sokkelen danner et gulv i mellom boligtårnene og skal være et fellesområde for sosiale aktiviteter. Forslaget er preget av modernitet og høyhus, omgitt av luft og store parkarealer.

Som et motsvar til dette foreslår gruppen DiVA, i samarbeid med den kjente italiensk/britiske arkitekten Richard Rogers, en lokalhistorisk forankret plan som tar utgangspunkt i Middelalderbyen. Byplanen er tegnet ut som en sirkulær formasjon med torget som sentrum. Den er oppdelt i mindre kvartaler med et finmasket



Forslaget fra Plan B



Forslaget fra DivA/Rogers Architects

gatenett og kvartalshøyder på mellom 7 og 9 etasjer. Et av Richard Rogers' byplanprinsipper er at avstanden mellom målpunkter ikke bør være mer enn 5 minutters gange, for at byen skal være god å ferdes i. Basert på dette kom gruppen til at Bjørvika burde få to adskilte sentra med ulike funksjoner; ett hovedstadspreget sentrum foran Operaen og ett mer lokalt sentrum rundt Middelalderparken.

De to forslagene opererer med forskjellig skala for hva som er gode boliger. Men de har det til felles at begge har lagt til rette for naboskap. I Henriksens/Bystrups forslag er det lagt inn sosiale møteplasser både utendørs, på "næringstakene", og innendørs i kjøpesenterpregede områder. DivA gruppen har lagt vekt på gode uterom med ulik grad av privat/offentlig karakter, fra felles gårdsrom inne i kvartalene, til plasser og torg i byrommene mellom dem. Planen viser forhager og rikelig med beplantning og gatemøbler.

"Wow-effekten" i det tredje forslaget (fra Plan B, øverst til høyre på forrige side) er en "Grand Boulevard", en bred park og trafikkåre i ett, som skaper et sammenhengende stort rom fra Middelalderbyen til Kvadraturen. Det sjenerøse området krever høy utnyttelse på de resterende utbyggingsarealene og i denne planen er sporområdet overbygget med høye punkthus. Evalueringsgruppen skriver at forslaget inneholder «en radikal mix av programmer, fra lager i kjeller via butikksenter, offentlige funksjoner, til kontorer og boliger på toppen, alt styrt av bestemmelser (bebyggelseskonvolutter) som regulerer tetthet og bygningstypologi» (Plan og bygningsetaten, Statsbygg, NSB BA, Statens vegvesen, 2000, s. 32).

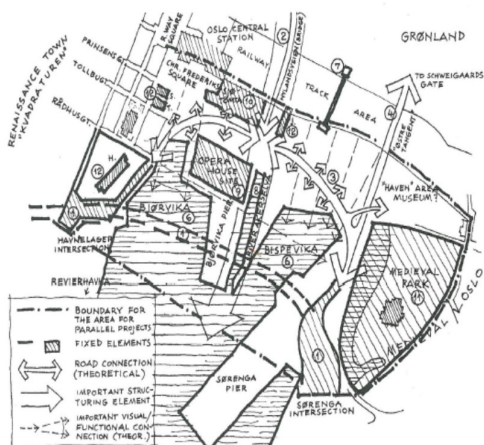
Det fjerde forslaget, fra gruppen LPO/Arkitekthøyskolen presenteres blant annet slik: «Gjennom stedlig inspirasjon og programmer for planlegging foreslås separate løsninger som kan endres over tid, som følge av endrede krav», og videre: «Den nye byplanen må ha høy generalitet og tillate programmatisk endringer innenfor et funksjonelt preg» (s.24). Det tolker jeg som at planen først og fremst er ment å gi et fleksibelt rammeverk for utbygging, uten detaljerte eller dominerende føringer. Forslaget støtter seg på vegvesenets forslag til vegsystem og holder seg nært opp til programforutsetningene, med to unntak; Planen viser en betydelig overbygging av sporområdene og en ny bebyggelse i havna over skipsstøtvollene for senketunnelen, som danner et lukket vannspeil i Bispevika.

Planforslaget fra LPO/AHO ble lagt til grunn for det videre planarbeidet. Det fremstår uten et tydelig lesbart byplangrep og jeg spurte direktøren for Plan og bygningsetaten i Oslo, Ellen de Vibe, hvorfor dette ble vurdert som det beste forslaget:

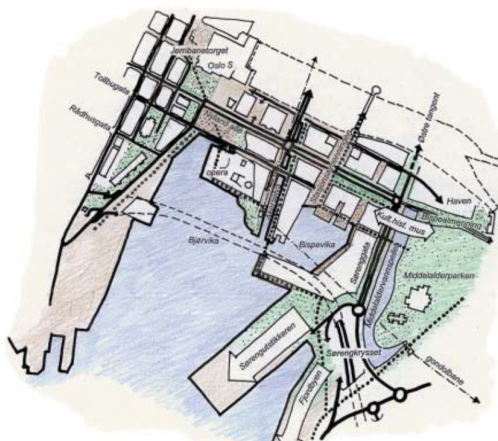
Det ene var at de hadde en flott refortolkning av senketunnelen. De trakk bebyggelsen ut over senketunnelen så du fikk en morfologi over vannflaten som var med å forsterke senketunnelen. Men det ble jo ikke gjennomført (blant annet fordi det ikke ble nødvendig å bygge de skipsstøtbarrierene bebyggelsen skulle stå på, min tilføyelse). Noe annet var at du fikk fire adskilte områder med ulik karakter av funksjonsblanding og med allmenningene i mellom. Vi foredlet ideen om allmenningene noe senere, men hovedgrepet med tydelige byrom som skilte områder med ulik funksjon, og med ulik type bebyggelse øst og vest for Akerselva, var et godt strukturelt grep i planen.

Uttalelsen får frem at ”refortolkningen av senketunnelen” var det som fremstod som et nytt grep. Ellen de Vibe begrunnet ellers valget med premissene for oppdraget: Akerselva som strukturerende element og ulike funksjonelle sonene. Sigrun Aunan, som satt i evalueringsgruppen for Statsbygg, bekreftet inntrykket av at LPO/AHOs forslag var det minst kontroversielle og derfor det forslaget arrangørene kunne bli enige om:

I denne prosessen fikk jeg veldig følelsen av at drivkraften var at man trodde det var dette det var mulig å bli enige om. (...) Det kokte antakelig ned til at det ikke kom så mye ut av parallelloppdragene, mange hadde sans for parken (forslaget fra plan B, min tilføyelse), men det var jo store tomtearealer som gikk tapt for utbygging.



Programforutsetningene for parallelloppdragene



Skisse utarbeidet i etterkant

2.4.2 Ideologier og tankestiler i byplanlegging

The question of what kind of city we want cannot be divorced from that of what kind of social ties, relationship to nature, lifestyles, technologies and aesthetic values we desire. (David Harvey, The right to the city
(<http://www.righttothecity.org>))

Deltakerteamene i parallelloppdraget var invitert til å «utfordre de hovedstrukturene som var skissert til nå»(s.4). Det teamet som virkelig utfordret strukturene i planen var DiVa/Rogers' byplan. Men gruppen opplevde at arrangørene viste liten interesse for forlaget og ble svært skuffet over at byplanmyndighetene ikke tok i bruk mer av den kompetansen som var satt i sving i konkurransen. Henriette Salvesen i Div.A Arkitekter fortalte at de ble sjokkert over den likegyldige mottakelsen: «Vi hadde fått med oss lord Richard Rogers til Norge, en verdenskjent arkitekt, som på den tiden jobbet med alle de store byplanene i Europa og kom rett fra Barcelona, og så var det ingen som var interessert. Vi var helt sjokkert».

Et iøynefallende trekk ved DivAs forslag er at det forskyver tyngdepunktet bort fra Operaen over på Middelalderbyen og boligene rundt. Et annet er selvsagt det tettmaskede gatenettet. Disse trekkene støter an mot bildet av Operaen som navet i utviklingen, og bryter med de store strukturene. Hele det visuelle uttrykket i planen kan ha punktert interessen fra starten av. Ellen de Vibe mente forslaget bommet på skalaen i planen:

Vi inviterte DivA og Richard Rogers bevisst fordi det hadde vært mye interesse for dem, blant annet fra Byens fornyelse. Deres hovedfeilgrep var skalaen på kvartalene. De laget veldig små kvartaler så du fikk dårlig utnyttelse og svært dårlige uterom. Det var nærmest en misforståelse av skalaen. Og så var en god del av bebyggelsen lagt inn i Middelalderparken.

Hun får klart frem at DiVa/Rogers var ment å representere «de andre» i byplandebatten, det vil si Byens fornyelse og idealer i New Urbanisme. Da kom det neppe som en overraskelse at de forslø mindre kvartaler. Men arrangørene var godt i gang med en plan i store formater og var ikke åpne for historiske linjeføringer og «småbyperspektiv» (se også kritikken mot New

urbanisme fra Jan Carlsen i vedlegg 2). Christoffer Adams mener denne kritikken mot skalaen i planen er preget av fordommer og forveksler klassiske byplaner med gammeldags arkitektur. For Adams er det et viktig poeng at byplanprinsippene har verdi uavhengig av bygningenes arkitektur. En tradisjonell byplan kan godt gi rom for utradisjonell arkitektur. Richard Rogers er selv ingen tradisjonalist, som arkitekt for Pompidousenteret forbindes han blant annet med såkalt «high-tech architecture» fra 1970-tallet.

Oppfatningen om at tradisjonelle planprinsipper fører til gammeldags arkitektur er en type ideologisk slutning som kan ha hindret kritikerne i å se mulighetene i forslaget fra DivA/Rogers. Slik Karl Mannheim definerer ideologisk tenkning, er den sosialt forankret, ikke bare i klassetilhørighet, men også i kunnskapsmiljøer og tidsepoke. Ideologiene er basert på erfaringer, posisjon, interesser og perspektiv og er stabile tankekonstruksjoner som forsterkes i konfrontasjoner med andre ”verdensbilder”. Utfordringen med ideologisk tenkning er nettopp at den er rigid og fører til et fordreid virkelighetsbilde, det Mannheim kaller «falske ideer». Adams peker på at koplingen mellom historiske byplanprinsipper og umoderne arkitektur er en falsk idé. Men også forslaget fra DivA/Rogers har klare ideologiske trekk og kan bedømmes som urealistisk fordi planen legger føringer som ikke er attraktive for kommersielle utbyggere. Det ideologiske elementet ligger først og fremst i den egalitære strukturen i gatenettet og kvartalsutformingen. Denne strukturen er ført helt frem til Operaområdet og innebærer at næringslivets behov er underordnet byplanen. Planen mangler et «Central Business District» med spesielle eksponeringsmuligheter for private selskaper. Siden gjennomføringen av planen hviler på utbyggernes investeringsvilje, blir konklusjonen at planen ikke forholder seg til realitetene i dagens form for byutvikling.

Parallelloppdragene aktualiserte også spørsmålet om høyder i Bjørvika. Forslagene om høyhus fra Plan B og Bystrup/Henriksen var ment å gi maksimal utnyttelse av tomtene rundt kollektivknutepunktet på Oslo S. Det ble ansett som et viktig byplangrep både av hensyn til utbyggingsøkonomi og bærekraftighet. Men høye bygninger kaster også lange skygger og krever store åpne arealer rundt hvert bygg, og sammenhengen mellom høyder og tetthet i byplanen er ikke entydig. Like etter parallelloppdragene satte PBE i gang en utredning om

høyhus i Oslo²² som viste at høyhus kunne gi noe bedre arealutnyttelse enn karrébebyggelse (med kvartaler rundt et gårdsrom) opp til 20 etasjer²³, men at effekten deretter ville avta. Hovedkonklusjonen var kvalitetskravene til boliger og uterom (antall kvm uteareal pr boenhet, lys og solforhold med mer) hadde større betydning for tetthet enn byggehøydene. Plan- og bygningsetaten anbefalte likevel en høyhusstrategi som åpnet for moderate høyhus i Bjørvika. Det viktigste argumentet var *ikke* arealeffektivitet, men at høyhus manifesterte modernitet og dynamikk og ville bidra til storbyens image og konkurranseevne. (Plan- og bygningsetaten, 2003a, s. 5) PBE mente også at leiligheter i høyhus ville tilføre markedet en ny og etterspurt urban boligtype.

Høyhusutredningen fra 2000 opererer med helt andre kriterier for det ”gode byliv” enn f.eks Byens fornyelse. I følge byforskerne Per Gunnar Røe og Ragnhild Skogheim bygger høyhusutredningen på en antakelse om at lokale gårdsrom og plasser ikke lenger har så stor betydning som sosiale arenaer (Per Gunnar Røe, 2003, s. 16). Sosiale bånd og aktiviteter i vår tid er frigjort fra hjemmet og lokalmiljøet og man må derfor definere nye normer for hva som er gode uterom og bygningsmiljøer. Waterfronts forslag om fellesområder på taket og inne i næringsbebyggelsen kan stå som eksempler på nye og mer tidsriktig møtestedet.

Arkitekt Arne Henriksen, som var med å forslå Waterfront og senere har sittet i juryen for flere av arkitektkonkurransene i Bjørvika, mener den største svakheten ved DivA/Rogers forslag var at planen manglet fleksibilitet:

Det er mer tradisjonell byplanlegging med akser, plasser og stråler og siktlinjer. Og en veldig romantisk og nostalgisk plan, som man nesten ikke tror det skulle være mulig å bygge etter, når man vet hvordan ting endrer seg over år. Det forslaget som ble valgt å bygge videre på, fra Arkitekthøyskolen, er en mer moderne by med enkelthus, med luft og rom i mellom, og er uendelig mye mer fleksibel. Og så er den kanskje litt mer i tråd med hva nordmenn liker å se, som tinder og fjell.

²² Utredningen ble igangsatt etter privat forslag fra en av Arbeiderpartiets representanter og strategien ble lagt ut på høring og debattert i 2002/2003

²³ Høyhus blir definert som «bygg over 12 etasjer som er vesentlig høyere enn omgivelsene»

Fleksibilitet betyr her først og fremst fleksibilitet for utbyggerne som skal gjennomføre planen. Planen må gi rom for tilpasninger til nye behov og aktører, og være robust i forhold til skiftende økonomiske tider. Dette var en viktig grunn til at planen skulle være grovmasket og basert på overordnede «strukturerende elementer» fremfor mer fastlagte akser og plasser. Akerselva ble lagt inn som det viktigste strukturerende elementet fra starten av, for å markere skillet mellom Operaen og hovedstadsfunksjonene på vestsiden og bolig- og næringsområdet på østsiden av elva.

En av mine informanter, arkitekt Hilde Sponheim fra LPO, var nettopp opptatt av hvorfor elva og byrommene ble brukt for å dele inn Bjørvikaplanen i ulike soner. Hun mente vannspeilet i Akerselva like gjerne kunne vært et sammenbindende element i byen, med samme type bebyggelse på begge sider. Området rundt Akerselva kunne da blitt et eget bymiljø, kanskje med noe mer intimt enn de mange store rommene i planen. Men utbyggernes krav til fleksibilitet gjør det vanskelig å legge sterke føringer på bebyggelsen. Byrommene blir dermed planleggerne fremste mulighet til å skape strukturer og forme planen.

Den siste delen av Arne Henriksens uttalelse over viser at han i likhet med Ellen de Vibe fester seg ved arkitektoniske former som kan fortelle en historie, enten det er tinder og fjell eller refortolkning av senketunnelen. Estetiske ideer og abstrakte konsepter spiller en viktig rolle både i byplanleggingen og bygningsarkitekturen i Bjørvika. Det henger delvis sammen med at arkitektene selv legger størst vekt på de estetiske og kunstneriske dimensjonene ved faget. Ragnhild Skogheim avhandling om arkitektprofesjonen fra 2007, «*Mellom kunsten og kunden*», viser blant annet at arkitektstudenter blir mer opptatt av design og form og tilsvarende mindre av de sosiale og samfunnsmessige dimensjonene ved arkitekturen gjennom studiet. Hun viser også hvordan det spesielle «arkitektoniske blikket» blir formet gjennom arkitektutdanningen og blir en ekspert- og profesjonsbasert måte å se verden på som kan virke fremmed og uforståelig for lekfolk. (Skogheim, 2007, ss. 233-237).

Men designkrav og sterke konseptuelle grep er også gode kort på hånden for Plan- og bygningsetaten i forhandlingene med utbyggerne. De er enkle å kommunisere og forankre i prosessen og kan være et godt virkemiddel for myndighetenes ”governance”-styring. Havnepromenaden er et eksempel på et stort, konseptuelt grep som ble fattet allerede i forbindelse med Fjordbyplanen. Den skal opparbeides langs hele sjøfronten i Bjørvika med en

gjennomsnittlig bredde på 20 meter og vil gi et rekreasjonsareal på størrelse med 11-12 fotballbaner. Hilde Sponheim er usikker på hva slags kvalitet som kommer ut av et slikt tiltak. Det er jo gjerne byggene som skaper liv og aktivitet, og langs havnepromenaden kommer de stort sett ikke nærmere enn 20 meter.

Jeg er veldig opptatt av hvordan man egentlig skaper kvalitet. Mitt inntrykk er at en del av de grepene som gjøres i planprosessen ikke egentlig sikrer kvalitet, men virker mer som en forsikring. Det er kanskje bra med disse store grepene for å sikre styring, men jeg tror det fører til at man legger ned store anstrengelser mange steder hvor det ikke har noen vesentlig betydning. Det er mye risikominimering eller forsikrings-tankegang her. Det skulle ligget mye mer kreativitet i å utvikle prosjektene, men det krever litt mer risikovillighet.

Hun mener myndighetene burde gi utbyggerne større frihet til å videreutvikle og detaljere konseptene, fremfor å binde opp ressursene i store grep og generelle krav som kanskje gir mindre kvalitet pr krone. Men de gjennomgående designkravene, store strukturene og konsepter fungerer godt for merkevarebygging og som faste styringsrammer i en utbyggerstyrt utbygging. Det kom også frem i evalueringen av arkitektkonkurransen om byrommene i Bjørvika i 2004, i juryens vurdering av vinnerforslaget fra Gehl architects/SLA:

Utkastet preges av et storslått grep der et felles materialvalg er et avgjørende arkitektonisk og byplanmessig grep. Den foreslåtte steintypen, basalt, er etter juryens vurdering interessant som identitetsskapende element... Juryen tror blandingen av storslått monumentalitet i det disiplinerte materialvalget, koblet med en stor grad av geometrisk robusthet, er en interessant strategi i et så komplekst område med mange aktører og krav. (Plan- og bygningsetaten, 2004, s. 17)

Også i bygningsarkitekturen finnes det en forkjærlighet for store grep og storskalerte former. Christopher Adams i DivA har en interessant forklaring på den ikonografiske arkitekturen som en type risikostrategi fra arkitektenes side, som utviklet seg i Nederland på 90-tallet, da utbyggerne begynte å gjennomføre alle prosjektene som totalentrepriser:

I skandinavisk arkitektur har vi vært opptatt av materialkvaliteter og detaljer, men i Nederland, med disse totalentreprisene hadde du null kontroll på materialer og kvalitet under utførelsen. Det ble noe som utbyggerne styrte. Og når du ikke har kontroll på detaljer må du ta grep om noe annet, og da blir det form. Det er en av forklaringene jeg har hørt.

Hvis teorien stemmer, så kan ikonarkitektur med en viss rett oppfattes som arkitektenes variant av kommunens “governance”- strategi, der aktøren sikrer seg en viss kontroll over den utbyggerstyrte prosessen ved å innføre noen sterke mål og «regimer» tidlig.

2.4.3 Resultater av konkurransen

Ettersom byutviklingen skulle realiseres ved eiendomsutvikling måtte byplanen være fleksibel nok til å fange opp ulike prosjektforslag. Forslaget fra gruppen Arkitekthøgskolen/ LPO tilfredsstilte dette kravet best, det var prosessorientert og like mye et verktøy som en fysisk plan. Formålet med parallelloppdragene var heller ikke å åpne opp for en helt ny byplan. Oppdragsgiverne hadde allerede arbeidet lenge med planen for å finne omforente løsninger, og de nye forslagene brøt med mange av premissene som alt var lagt, to av planene hadde lagt store deler av bebyggelsen over sporområdet og DivAs plan hadde også lagt bebyggelse over det fredede området ved Middelalderparken. Småskalauttrykket i denne planen kom dessuten i konflikt med både vegnettet, kvalitetskravene til boliger og hovedstadsvisjonene. Det gedigne parkområdet som Plan B foreslo ville legge beslag på store utbyggingsarealer og rekken av boligårn langs vannkanten, som arkitektene Bystrup, i samarbeid med Arne Henriksen hadde tegnet, var radikal og uvant.

Byplanleggerne hadde ønsket nye innspill som kunne utfordre hovedstrukturene i planen. Men to av de sentrale strukturene lot seg ikke utfordre og var egentlig ikke reelle temaer for konkurransen. Sporområdet var på forhånd utelukket som utbyggingsareal og bredden og hovedretningen for Nyland Allé var fastlagt siden 1998. DivA arkitekter konkluderte for sin del med at det var Statens vegvesen som avgjorde planen:

Trafikkløsningen i Bjørvika var veldig styrende, det husker jeg. Og tror det bare var Karl Ottos (Ellefsen, rektor ved Arkitekthøgskolen) forslag som respekterte det, og det

var den de gikk videre med. Det så ut som om den løsningen de hadde valgt var urokkelig, og den eneste aktuelle. Det var den opprinnelige trafikkplanen som vant til slutt (Christopher Adams, DivA arkitekter).

Forslagene introduserte likevel ideer som kan gjenfinnes i planen senere. De lysende boligårdene fra Bystrup/Henriksen gir assosiasjoner til Barcodebebyggelsen. Og parkrommet i Plan B kan leses som overdimensjonert utgave av Dronning Eufemias gate, der trikketraséen er blitt det grønne elementet. Forslaget fra Plan B presenterte også et bestemt regelverk for utformingen av bebyggelsen som minner om det konseptet man jobber etter i Barcode. Og selv om det vanskelig å spore fysiske trekk fra Rogers/DivAs plan i Bjørvikaplanen, så er prinsipper for en levende by blitt viktige i senere fasen av planprosessen. Den danske arkitekten Jan Gehl og hans kontor har fått en sentral rolle i utformingen av de offentlige byrommene. De jobber etter mange av de samme prinsippene som Richard Rogers. Så parallelloppdragene kan likevel ha bidratt til nytt idétilfang, eller beredt grunnen for noen av elementene som kom inn i planen senere.

2.5 Status og retning i byplanleggingen 2000/2001

Beslutningen om å legge den nye Operaen i Bjørvika var motivert av et mål om sammenhengende byutvikling som også skulle bidra til bedre levekår og miljø i de eldre bydelene. Disse målene var fortsatt tydelig ivaretatt i det første planforslaget fra Statens vegvesen. De var også en del av bærekraftstrategien for den nye bydelen som ble presentert av Statsbygg og PBE i 1998, sammen med verdivurderingen av eiendommene. Men organiseringen av planarbeidet og valg av gjennomføringsmodell bidro til at de lokalt engasjerte aktørene, som i første omgang hadde lyktes med å gjøre Operaen, Bjørvikautbyggingen og østkanten til felles sak, ble stående på sidelinjen etter 2000. Det lokale bærekraftsperspektivet ble også svekket gjennom fysiske avgrensninger og tiltak. Senketunnelen hadde begrenset kapasitet og ville ikke bidra til vesentlige miljøforbedringer i området, og den brede Dronning Eufemias gate kunne oppfattes som en ny barriere mellom fjorden og byen bak. Den andre store barrieren mellom Tøyen/Grønland og sjøen, sporområdet, var fredet i planprosessen.

Etter at Snøhetta vant konkurransen om operabygget i 2000 lå Bjørvika godt an til å kunne bli et waterfrontprosjekt av internasjonal klasse. I dette bildet hørte også høyhus naturlig med, og områdene rundt Oslo S pekte seg ut som aktuelle tomter for punkthus på høyde med Hotell Plaza. Her kunne storbyimage, NSB/ROMs økonomiske interesser og målet om en bærekraftig byutvikling finne hverandre i en satsing på «knutepunktutvikling» med høy, tett bebyggelse. Den foreliggende byplanen, som var utviklet av Statens vegvesen, viste imidlertid en forsiktig utnyttelse og «myk» byutvikling som respekterte at vegsystemet hadde begrensninger. For å åpne for en «bredere faglig debatt» arrangerte PBE, Statsbygg, Statens vegvesen og NSB et parallelloppdrag som fikk illustrert hvordan Bjørvika kunne utvikles med et helt nytt urbant image. De to forslagene som hadde det sterkeste storbypreget ble vurdert som urealistiske byplaner, men introduserte bilder av den fremtidige byen, med høybygg og store, åpne byrom, som det er mulig å kjenne igjen i dagens byutvikling. DivA/Rogers-teamet var spesielt invitert for å representere en alternativ byplanholding «litt postmodernistisk tett/lav i New urbanisme stil» som Eivind Hartmann i PBE uttrykte det. Deres forslag kunne minne om de første byplanskissene fra konkurransen i 1983, basert på tradisjonelle byplanprinsipper. Evalueringsgruppens vurdering viste at denne tilnærmingen var definitivt forlatt til fordel for en mer spektakulær byutvikling, i store formater. Av de opprinnelige tre visjonene, var det Waterfront visjonen som ble stående som ramme for byutviklingen.

Alt i alt var resultatet av parallelloppdragene begrenset. Det introduserte ingen nye byplangrep, men bidro likevel med ideer til hvordan den nye byen kunne utvikles med interessante prosjekter innenfor en fleksibel planramme. Arrangørene opprettholdt anbefalingen om en forsiktig utbygging på ca 500.000 m², med mulighet for mellom 1200 og 2000 boliger «forutsatt at det lar seg gjøre å sikre tilfredsstillende luftkvalitet og støynivå» (Statsbygg et al, 2000, s. 15). Luftforurensing og vegkapasitet ble fortsatt oppfattet som begrensende for planen. Rapporten inneholdt imidlertid også et anslag over mulig utbyggingsvolum på 990 000 m², som kun er vist i tabellform og ikke omtalt i teksten. Dette overslaget ble senere tatt med videre til bystyret.

3. UTVIKLING AV REGULERINGSPLANEN FOR BJØRVIKA

Byplanen for Bjørvika ble i første fase utviklet av Statens vegvesen med utgangspunkt i senketunnelen. Vegvesenets byplanskisse ble lagt til grunn da Statsbygg og PBE vurderte eiendomsverdiene og senere for parallelloppdragene, der NSB var med som arrangør. I 2000 var derfor disse fire partene kommet langt i å finne hverandre og avstemme sine interesser i planprosessen. Samarbeidet mellom partene ble videreført i reguleringsplanleggingen, der også HAV eiendom kom med som den største grunneieren. Det er rimelig å tenke seg at deltakerne etter hvert dannet klare, felles oppfatninger om hva som var viktig og mindre viktig, og hva som var mulig å få gjennomført i Bjørvika. I dette tankekollektivet kan enkelte aspekter ved byutviklingen ha falt utenfor planhorisonten, spesielt temaer som ikke har hatt egne talspersoner i gruppen. Muligens kan det forklare hvorfor planleggerne ignorerte flere av de politiske føringene som ble gitt ved oppstarten av prosessen.

3.1 Bystyrets prinsippvedtak

Etter oppsummeringen av parallelloppdragene, la byrådet frem en anbefaling til Oslo bystyre om grunnlaget for det videre reguleringsplanarbeidet. Den ble behandlet i november 2001 og endte med et vedtak i 36 punkter, der det viktigste var økningen av utbyggingsvolumet til 900 000 kvm. Vedtaket er i sin helhet gjengitt i vedlegg 4, sammen med PBEs kommentarer til hvordan det er fulgt opp i reguleringsplanene. I tabell 1 er det gitt en oversikt over de mest relevante punktene for denne studien.

Vedtaket omhandler mål og tiltak som skal sikre et best mulig tilbud til befolkningen. Bystyret var vel kjent med at trafikk-, forurensning- og støyproblemer ikke ble endelig løst med senketunnelen og ba planleggerne vurdere alle mulige tiltak for å redusere trafikken over tid, fra veipricing til trafikkomlegginger lokalt. Byutviklingen skulle planlegges i en «menneskelig skala» og det skulle legges til rette for en «harmonisk opplevelse for fotgjengere». Målet om sammenhengende byutvikling var viktig, og det er tydelig at bystyret så for seg en fremtidig utbygging over sporområdet. Flere av forslagene som ble vist i parallelloppdragene hadde bebyggelse over sporene og bekreftet sånn sett at det var en naturlig del av byutviklingen. Bredden av den nye Nyland Allé var heller ikke et tema, verken

Utdrag av prinsippvedtak om utviklingen av Bjørvika i Oslo Bystyre 2001

Om sammenhengende byutvikling:

- Reguleringsplanen skal ta hensyn til Fjordbyen og til områdene utenfor planområdet (2b). Den nye bydel skal tilføre nabobydelene nye kvaliteter og gi disse tilgang til fjorden (5).
- Reguleringsplanen skal legge til rette for eventuell senere byutvikling på /over sporområdet til Oslo S (3a). Reguleringsplanen må åpne for en arealbruk over sporområdene (3b). Løkk over og tunnel (kulvert) under sporområdene må utredes og kostnadsberegnes (3c).

Om boligandel, boligkvalitet og sosial boligbygging:

- (...) det skal etableres minimum 4-5000 boliger ...Boligene bør kunne ivareta boligbehov for ulike grupper av befolkningen i ulike faser av livet. Det forutsettes at boligene får tilfredsstillende miljøvilkår i forhold til luftkvalitet, støy og vibrasjoner. Bebyggelsen skal utformes slik at boligene får gode lys- og solforhold, samt at man særlig tilstreber sjøutsikt for samtlige boenheter (7).
- Byrådet bør ta i bruk nødvendige virkemidler for å oppnå at minimum 10 % av boligene kan disponeres som utleieboliger for ungdom (33).
- Byrådet bør ta i bruk nødvendige virkemidler for å legge til rette for sosial boligbygging innenfor det utvidede planområdet eller i tilknytning til planområdet (34).

Om skala, byggehøyder og byliv:

- Planområdet skal utvikles i menneskelig målestokk med utgangspunkt i en harmonisk opplevelse for fotgjengere (2c).
- Byggehøydene i området baseres på en opptrapping fra fjorden onn mot sporområdet der byggehøyden kan være opptil 12 etasjer (8).
- Det skal legges til rette for et levende byliv basert på tradisjonelle bygater med gode forhold for fotgjengere og syklistene og med publikumsrettede aktiviteter på fortausplan (9).

Om trafikk og forurensning

- Det skal legges til rette for et kollektivtilbud som kan gi en kollektivandel for motoriserte reiser på minimum 80 prosent i alle deler av planområdet (22a).
- Øst/vest trafikk bør styres slik at verken Nyland Alle eller den lokale adkomstgate på sydsiden inntil sporområdet får mer belastning enn 10 000 ÅDT (22f). Veianlegget skal utformes slik at trafikksanerende tiltak kan gjennomføres (22d).
- Det skal sikres best mulig klimatiske forhold med nødvendig rensning og utlufting av forurenset luft. Luftkvaliteten i området bes utredet nærmere (25a). Mulige avbøtende tiltak, også i tilstøtende områder, vurderes i utredningen(25b).

Om bærekraftig utvikling

- For å møte utfordringen i energisituasjonen skal det i planområdet satses på alternative energikilder (26a).
- Bjørvika skal planlegges med balanse i forbruk/produksjon av energi. Alle energimuligheter skal vurderes med sikte på bærekraftig utvikling (26b).
- Byutviklingen i Bjørvika må skje etter økologiske prinsipper (27).

Om medvirkning og offentlighet

- I planprosessen skal det legges til rette for aktiv og bred medvirkning fra publikum, fagmiljøer, interesseorganisasjoner og andre berørte parter.(29)

3.2 Videreutvikling og konsolidering av planen 2001-2003

«Oslo er inne i en tredje-generasjons-byutvikling,...). en epoke for en funksjonell, postmoderne rekreasjons- og opplevelsesby. (Ellen de Vibe. til OsloBy, 28.02.2002).

3.2.1 Arbeidet i Fagrådet

Etter bystyrevedtaket i 2001 ble arbeidet med reguleringsplanen organisert under Plan- og bygningsetatens ledelse. Det støttet seg på et fagråd, der PBE deltok sammen med representanter fra grunneierne, Statens vegvesen og Statsbygg. Gruppen ble ledet av Eivind Hartmann, som fortalte meg om sammensetningen og arbeidet i rådet:

Jeg kom inn i Bjørvikaprosessen i PBE i 1999. Da var det fortsatt i stor grad et vegprosjekt i regi av Statens Vegvesen, med en byutvikling på si. Men de fikk godkjent konsekvensutredningen av 1998, med mange suppleringer i etterkant så klart. Så overtok PBE regien av den videre byutviklingen. Det var i parentes bemerket da Ellen de Vibe ble ansatt i 1999. Og egentlig ut i fra mitt råd, og ståa i byplanen, som Statens Vegvesen hadde utarbeidet som en eksempelplan, gikk man det til skritt å etablere et samarbeid. Der satt Statens vegvesen, Statsbygg på vegne av Operaen og et kommende kulturhistorisk museum, PBE, EBY²⁴ og NSB eiendom. Oslo Havn deltok som grunneier, men det tok tid før de la noen tyngde i samarbeidet. HAV kom sterkt på banen etter hvert, med Bernt Stilluf Karlsen i styret, ettersom de skjønte hvilke verdier som lå i disse eiendommene. Oslo Havn var den største grunneieren og utgjør den parten som ble HAV Eiendom, her jeg sitter nå. De hadde også fått ny havnesjef, Anne Sigrid Hamran, som kom fra Statens vegvesen. Hun var på en måte ansvarlig for de første spede byutviklingsutredningene.....Statsbygg hadde ansvaret for MOP og KOP og vi i Plan og bygg jobbet med designhåndboka. Det betydde at vi satt og styrte konsulentene. Alle oppdragsprogrammer, konsulentrapporter og løsningsforslag ble lagt frem og godkjent av fagrådet.

²⁴ Eiendoms- og byfornyelsesetaten

Fagrådet jobbet i grupper med ulike temaer og utviklet blant annet tre bærekraftprogrammer, for miljøoppfølging (MOP), kulturoppfølging (KOP) og design (DHB: Designhåndboka). Statsbyggs representant, Knut Felberg, fortalte at planarbeidet i fagrådet omfattet 70-80 delprosjekter.

Deltakerne i rådet tok på seg faglige oppgaver, alt etter interesser. Felberg, som var opptatt av koplingen mellom kultur, næringsliv og byutvikling, tok initiativ til utarbeidelsen av et kulturoppfølgingsprogram. KOP'en skulle være en parallell til miljøoppfølgingsprogrammet og bidra til at kulturhensyn og -aktiviteter ble viktige temaer i byplanleggingen fra starten av. I et intervju i forbindelse med en tidligere masteroppgave (Jørgensen, 2011) har han fortalt han var spesielt inspirert av Charles Landry, forfatteren av boka «*The creative city*» fra 1995. Landrys hovedbudskap er at god byutvikling krever et kreativt miljø som kan gi planleggere og beslutningstakerne nye idéer. Kultur kan derfor ha en viktig funksjon i byutviklingen, som kilde til kreativitet. (Jørgensen, 2011, s. 44).

Den nye direktøren for Plan- og bygningsetaten (PBE) Ellen de Vibe, kom fra Miljøverndepartementet, der hun hadde ledet arbeidet med en nasjonal veileder for «Estetikk i plan- og byggesaker». Engasjement for design og estetikk har også satt tydelig preg på Bjørvikaplanen. Det ble forankret med et eget punkt i bystyrevedtaket:

Det skal stilles strenge estetiske krav til utforming av utearealer, gater og bygninger. Som en del av reguleringsplanen utarbeides en kvalitetshåndbok som gir retningslinjer for uterom, gater og bygninger og samspillet mellom disse. Retningslinjene skal ligge til grunn for alt arbeide innen planområdet. (Oslo bystyre, sak 536 28/11/2001, pkt 10)

I fagrådet tok PBE selv ansvar for å utarbeide av designhåndboka, og i følge utbyggerne i Bjørvika blir designkravene fulgt opp tett i plan- og byggesaksbehandlingen, med etatssjefen som øverste saksbehandler.

Byutviklingen i Bjørvika har skapt muligheter for engasjerte fagpersoner til å omsette egne interesser og idéer i praksis. Flere av dem som var med i oppstarten jobber fortsatt med Bjørvika, og mange har vekslet mellom ulike posisjoner fra planfasen til gjennomføringsfasen (se også oversikten over informanter i vedlegg 3). Hartmann peker på noen av de

enkelpersonene som har sittet i sentrale posisjoner gjennom hele prosessen. De har nå mer enn 12 års felles erfaringer fra samarbeidet. Det er derfor grunn til å anta at de, til tross for ulike særinteresser, også har mange sammenfallende oppfatninger om byutviklingen i Bjørvika.

3.2.2 Hovedgrep



Nyland Allé og Operagata, figur 37 i Reguleringsplanforslaget fra 2002

Reguleringsplanen ble lagt frem for offentlig ettersyn høsten 2002. Forslagsstillere var Plan- og bygningsetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Oslo Havnevesen, Statens vegvesen Region Øst, Statsbygg og Rom eiendomsutvikling as/Oslo S utvikling as i fellesskap. Utbyggingsvolumet var da kommet opp i 980 000 kvadratmeter, hvorav ca 400 000 til bolig.

Planen var delt inn i fire delområder med forskjellig karakter

- Bjørvika med Operaen, som er det representative hovedstadsområdet i stor skala, med hovedsakelig næringsbebyggelse og institusjoner
- Bispevika som en tett bydel med blandet næringsbygg og boliger
- Middelalderparken, med rekreasjonsarealer og plass til ett nytt Kulturhistorisk museum
- Lohavnområdet, med Sørengautstikkeren i øst og sør, som boligbydel

Allmenningene ble presentert som hovedgrepet i planen og beskrevet som fem fingre, med fjorden som håndflate. Eivind Hartmann forklarte hvordan allmenningene kom inn i planen:

Når man ser på rapporten fra parallelløppdragene kommer jo man litt stuss. Hvor kom egentlig allmenningene fra? De kom jo ikke fra noen av disse forslagene, eksplisitt, men fra et internseminar i Plan og bygg i 2002, på Randsvangen. Den håndstrukturen med fjorden som håndflaten og allmenningene som fingrene, skal nok Ellen (de Vibe) krediteres for i stor grad, for den ble lansert av henne og vi utviklet den videre på skissepapir på seminaret. Vi tenkte: hvordan skal vi få noe skikk på den utrolig kjedelige skissen som ble utgangspunktet for reguleringsplanen?

Plangrepet skal binde byen sammen ved å danne gangforbindelser fra de bakenforliggende bydelene til fjorden. Sitatet viser at det kom sent inn i planen. Allmenningene kan også oppfattes som et korrigerende tiltak, i en plan som i utgangspunktet manglet nettopp helhet og sammenheng mellom den eldre og nye bebyggelsen og mellom fjorden og bydelene bakenfor.

For byplanetaten er allmenningene blitt et viktig plantema og en arena for offentlig byplanlegging i en ellers utbyggerstyrt prosess. Byrommene skal overtas og driftes av Oslo kommune, og planleggingen krever derfor tett samarbeid mellom utbygger (Bjørvika Infrastruktur) og kommunens etater. Sammen har partene stått bak en internasjonal arkitektkonkurranse om designkrav og funksjoner for hvert av byrommene. Vinnerforslaget²⁵ er videreutviklet i egne byromsprogrammer for hver av allmenningene og felles temaveiledere for belysning, møblering mm. Helhetlig og gjennomgående designkrav til alle byrommene er blitt en viktig del av merkevarebyggingen i Bjørvika, som skal gi bydelen en egen identitet. Variasjon i aktivitetstilbud og ulike preg på hver allmenning skal bidra til et mangfoldig byliv.

²⁵ "Nyt byliv" v/ SLA Landskabsarkitekter og Gehl Architects



Havnepromenaden, de sentrale byrommene og hovedgatene.

(Plan- og bygningsetaten, 2002, s. 76)

Nyland Allé/Dronning Eufemias gate fremsto for første gang i sin fulle bredde i reguleringsplanforslaget



Nyland Allé/Dronning Eufemias i en senere utforming, illustrasjon Via Nova 2011

Det tverrgående rommet bryter inntrykket av fire adskilte delområder med ulik karakter, som planleggerne hadde vært opptatt av. Det kommer også i konflikt med gangforbindelsene på tvers, som allmenningene var ment å skape. Gateløpet er uten et tydelig målpunkt i øst og kan gi inntrykk av at Bjørvika fortsatt er en gjennomfartsområde for trafikk. På plantegningene og modellbildene blir dette inntrykket forsterket av det brede sporområdet bak Operakvarteret.



Modellbilder fra reguleringsplanforslaget med punkthus mot sporområdet (Pla02ss. 99, 107)

Fagrådet fulgte ikke bystyrets oppfordring om å utrede fremtidig bebyggelse over sporområdet, men nøyde seg med å sikre åpne siktlinjer mellom gatene på hver side slik at de senere kunne danne et sammenhengende gateløp. Det brydde seg heller ikke om bystyrets prinsippvedtak om maksimalt 12 etasjer, men forslø punkthus nærmest sporområdene med inntil 25 etasjer, eller 100 meters høyde.²⁶ Både PBE og Oslo S utvikling hadde utredet høyhus i løpet av planperioden. Disse utredningene viste imidlertid at høyder over 20 etasjer verken ville gi økt arealeffektivitet og bedre lønnsomhet for utbyggerne. For fagrådet må det ha vært de visuelle virkningene, storbypreget og mulighetene for nye arkitektoniske uttrykk som lå til grunn for anbefalingen om 25 etasjer. I begrunnelsen i reguleringsplanforslaget la de også vekt på at bygningsrekken langs sporområdene skulle ha interessante fasader, et «vertikalt preg» og fremstå som forside, ikke bakside av den nye byen.

Tomta (nå Operakvarteret) ble mer detaljert beskrevet enn resten av planområdet. Hensikten var at Oslo S utvikling (OSU)²⁷ skulle kunne starte utbyggingen så fort reguleringsplanen var godkjent. Et viktig poeng i planbeskrivelsen var lysforholdene over sporområdet, som ville ha

²⁶ Norges høyeste bygg er Postgirobygget med 111 meter og 26 etasjer

²⁷ OSU ble dannet for å bygge ut NSB BA/ ROM eiendoms tomter i Bjørvika.

betydning for en eventuell fremtidig utbygging. Punkthusene var i seg selv smale, så det var bebyggelsen i mellom som kastet de største slagskyggene. Høyden på den mellomliggende bebyggelsen ble tatt ned etter den offentlige høringen: «For å bedre lysforholdene for en framtidig bebyggelse over sporområdet på Oslo S er gesimsene langs nordsiden av sokkelbebyggelsen utenom punkthusene senket flere etasjer». (Plan og bygningsetaten, 2003b, s. 20)

Forslaget om høyhus opp i 100 meter ble møtt med innsigelse fra Riksantikvaren. Han ville ha hele bebyggelsen langs Oslo S ned på kote 51, på nivå med de eksisterende byggene foran stasjonen. Innsigelsen²⁸ medførte at reguleringsplanen gikk til megling og behandling i Miljøverndepartementet og ble stadfestet først 2004, ett år etter bystyrets godkjenning. Resultatet av prosessen ble at OSU fikk tillatelse til å oppføre to bygg opp med høyder opp til 67 meter, mens det ble lagt en begrensing på 51 meter på resten av OSU-tomta.

De tre omtalte elementene i planen, allmenningene, Nyland Allé/dronning Eufemias gate og OSU-tomta utgjør tre delprosjekter med egne mål og delvis egne rammer. Flere av målene kommer delvis i konflikt med hverandre og helhetlige løsninger krever tett samordning og detaljering i møtepunktene mellom elementene. Det blir vanskelig i en utbyggerstyrt byutvikling med uavhengige tiltakshavere. I det overordnede prosjektet, Bjørvikautbyggingen, er helheten først og fremst definert av økonomiske hensyn, med utbyggingsrettigheter som viktigste faktor. Byplanen risikerer derfor å ende opp med uløste og svake koplinger mellom de enkelte fysiske elementene som skulle sikre sammenhengende byutvikling, byliv og gode miljøforhold.

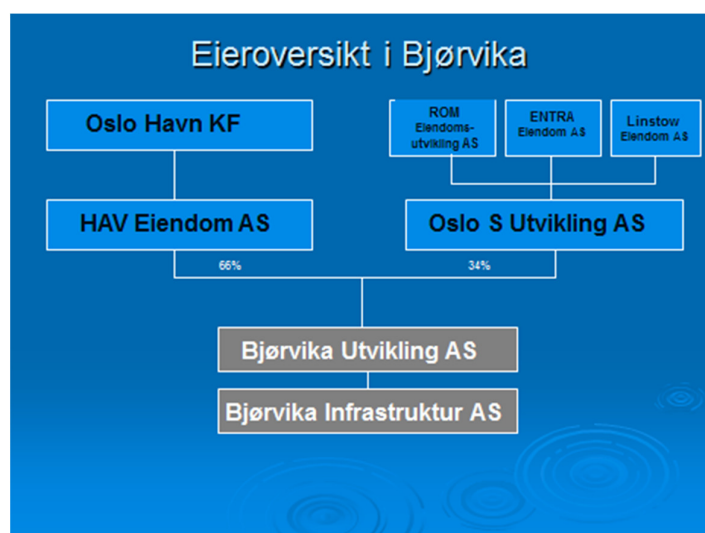
3.2.3 Gjennomføringsmodell

Et av de viktigste målene for samarbeidet mellom PBE og grunneierne var å oppnå enighet om fordelingen av utbyggingsvolum. For NSB/ROM var det også spesielt viktig å komme i gang med utbyggingen. Som eier av arealene på og rundt Oslo S, valgte ROM i 2000 å skille ut tomtene i Bjørvika i et eget datterselskap og selge halvparten til den private aktøren

²⁸ Den omfattet også flere punkter, plasseringen av Kulturhistorisk museum, byggehøyder i Bispevika som hindret sikt fra Middelalderparken til Akershus og Hovedøya, sikring av middelaldergrunnen rundt parken og bevaring av det historiske miljøet rundt tollbodene)

Linstow. De hadde erfaring og kompetanse om eiendomsutvikling som ROM manglet. Senere, etter at reguleringsplanen var godkjent, ble en tredjedel av eiendomsverdien solgt videre til Entra,²⁹ som ble den tredje parten i selskapet Oslos S Utvikling (OSU).

Den andre store grunneieren i Bjørvika, Oslo Havn brukte noe lengre tid på å organisere seg. Datterselskapet HAV, som nå eier to tredjedeler av Bjørvika, ble stiftet først i april 2003, da utbyggingsavtalen skulle inngås. Da ble også de to selskapene Bjørvika Infrastruktur og Bjørvika Utvikling dannet. Begge eies 100 % av HAV og OSU i fellesskap. Resultatet av partnerskap og selskapsdannelser er vist under og har vært uforandret siden 2004:



Samlet forvalter disse aktørene mer enn 900 000 kvm utbyggingseiendom til en verdi av omtrent 70 milliarder³⁰ Utbyggingsrettighetene er sikret gjennom utbyggingsavtalen, der utbyggerne til gjengjeld har forpliktet seg til å bidra med finansiering av offentlig infrastruktur i form av veier, vann- og avløpsanlegg, parker og uteområder med mer, innenfor en budsjetttramme på ca 2 milliarder. Beløpet er fremkommet gjennom forhandlinger og basert på at grunneierne skal yte 2500 kr per kvadratmeter utbyggingsareal (2003-kroner) gitt et utbyggingsvolum på 840 000 kvadratmeter. Hvis planprosessen resulterer i lavere

²⁹ Statlig eiendomsselskap opprettet i 2000 ved utskillelse av den delen av Statsbyggs portefølje som ikke hadde offentlige formål

³⁰ Basert på salgsverdier i 2011/2012 på ca 60 000 pr kvm for næringsarealer i Barcode og 100 000 pr kvm for boliger på Sørenga

utnyttelsesgrad, for eksempel ved at det kuttet i byggehøydene, vil det kunne utløse krav om reforhandling eller erstatning.

Utbyggingsavtalen om infrastruktur var én av fire avtaler som ble inngått høsten 2003, mellom i alt syv parter (HAV Eiendom AS, Oslo kommune, Staten ved Statsbygg, Bjørvika Utvikling AS, Bjørvika Infrastruktur AS, Statens vegvesen Region Øst (SVRØ) og Oslo S Utvikling AS.) Avtalene omfattet også eiendomsoverdragelser, finansiering av senketunnelen og lån til utbyggingsselskapene. De var et resultat av mer enn tre års utviklingsarbeid og involverte prosjekter som allerede var godt i gang.³¹

Da avtaleverket ble undertegnet av byrådet på forsommeren 2003 var derfor mye i praksis avgjort, også når det gjaldt reguleringsplanen. Planen og avtalene ble lagt frem samlet for politiske behandling august samme år. Ordskipet i bystyret var preget av begeistring og anerkjennelse for at partene hadde klart å komme frem til et omforent resultat. Med unntak av partiene på ytterfløyene, Fremskrittspartiet og Rød Valgallianse, sluttet bystyret helhjertet opp om forslaget og representantene nøyde seg med noen få politiske markeringer. (Oslo Bystyre, 2003).

Et tema som opptok alle, var behovet for rimelige utleieboliger. I 2001 hadde bystyret vedtatt at minimum 10 % av boligene i Bjørvika burde disponeres som utleieboliger for ungdom. Dette var tatt inn i forhandlingene, men resultatet var ikke helt tilfredsstillende. Avtalen hadde fått en bestemmelse om at partene hadde som «mål» at 10 % av boligene skulle bli rimelige utleieboliger for ungdom og at Bjørvika Utvikling som et minimum skulle etablere 5 %. Denne forskjellen mellom 5 og 10 % fikk mye oppmerksomhet. Det som derimot ikke ble diskutert var tilleggsbestemmelsen om at utbygger skulle lyse ut utleieprosjekter offentlig, slik at interesserte aktører kunne melde seg og at kravet om utleieboliger falt bort dersom det ikke var interessenter. Ove Ellingsen i EBY, som har hatt ansvar for oppfølgingen av utbyggingsavtalen forklarte hvorfor han mener målsetningen om sosial boligprofil i Bjørvika i praksis er umulig å innfri:

³¹ Operaprojektet var under ut bygging og senketunnelen var klar for oppstart.

Det utbyggingsavtalen krever av utbyggerne er at BI (Bjørsvika infrastruktur) skal kunngjøre utleieprosjekter offentlig (det vil si at entreprenører og utleieaktører kan by på området). Dersom BI kan godtgjøre at utleieraktører ikke er interessert, så bortfaller kravet. Og dette er gjort, og det viste seg at de ikke fikk noen interessenter. ... En av utfordringene med denne typen byutvikling er at politikerne beslutter ganske mange motstridende mål. Dette med rimelige utleieboliger er for eksempel et av de vanskelige håndterbare temaene. Det er lett å vedta noe uten å være villig til å sette virkemidler bak det ... En mulighet for å realisere rimelige utleieboliger er at kommunen selv går inn og kjøper opp områder og eier og leier ut subsidiert. Men det er et forslag man så langt ikke har gått videre med.

Diskusjonen i bystyret om 5, 10 eller 20 % rimelige boliger var i realiteten uten betydning, for det forelå ingen reell forpliktelse i utbyggingsavtalen. Med etableringen av eiendoms-selskapene hadde politikerne også fraskrevet seg muligheten for å bruke kommunal eiendom som sosialpolitisk virkemiddel. Realiseringen av en sosial boligprofil vil kreve subsidier av eiendom i byen mest kostbare område, noe byrådet så langt ikke vært villig til.

Inntrykket av helhet og bindinger i hele sakskomplekset, sammen med det faktum at det bare var offentlige parter i avtalene, kan ha stått i veien for en kritisk vurdering av innholdet i både planen og avtaleverket. Ett punkt som kunne vært mulig å diskutere, men som antakelig forsvant i helheten, var om budsjettet for offentlig infrastruktur var høyt nok (ikke minst gitt de store eiendomsverdiene i området). Et annet tema kunne vært behovet for midler til vedlikehold av de offentlige rommene. Men det var ingen av medlemmene i bystyret som forsøkte å åpne «den sorte boksen» da byplanen og utbyggingsavtalen kom til endelige behandling.

Helheten i planen og avtaleverket er bygget opp rundt de sentrale aktørenes interesser. Interesser som ikke har økonomisk verdi for utbyggerne, som miljømål og sosiale mål, er delvis fraværende, delvis formulert som uforpliktende intensjoner. Nettverket har sterke interne koplinger, men den kommersielle innretningen av byutviklingen har gjort at det er trukket opp klare grenser mot utenforliggende temaer og aktører. Dermed har mange av de målene som ble trukket av bystyret i 2001, falt utenfor planen og avtalene.

3.2.4 Trafikk, boligtall og lokalmiljø

Nye boliger i sentrum hadde vært en viktig premiss for arbeidet i fagrådet, og reguleringsplanforslaget innfridde målet om minimum 400 000 kvm til bolig. Men bystyrevedtaket hadde ikke tatt inn over seg sammenhengene mellom utnyttelsesgrad, boligtall, trafikk og forurensning. Da reguleringsplanen ble lagt frem i 2002, ble det tydelig at målet om 4-5000 boliger og 20 000 arbeidsplasser ikke lot seg kombinere med en begrensning av gjennomfartstrafikken i Nyland allé på 10 000 biler i døgnet, slik politikerne hadde sett for seg. Trafikkberegningene viste at det ville gå minimum 30 000 biler i døgnet gjennom området. Da var det vanskelig å gjøre endringer. Vegsystemet var stort sett fastlagt i tidligere planer, og utbyggingsvolumet var bundet opp av utbyggingsavtalen. «Løsningen» ble som nevnt å få nye tall, ved å justere trafikkprognosene som lå til grunn for beregningene.

Støy og forurensningsproblemene i Bjørvika bekymrer fortsatt den tidligere lederen av fagrådet, Eivind Hartmann, nå som prosjektleder i HAV:

Luftforurensning og støy er en stor utfordring og et interessant tema. Ut i fra våre konsulenters vurderinger, foreslo vi i den ferske Munch-Deichmannreguleringsplanen (2011) at det primært bør være næringsbebyggelse mot Dronning Eufemias gate, også på sørsiden. Det er det god grunn til. Men om vi ikke skal bygge boliger på disse feltene ryker boligtallet, som er en vesentlig premiss i Bjørvikaplanen. ... PBE er en veldig aktiv talskvinne for boligandelen.

Dokumentene fra planprosessen kan muligens forklare hvorfor konfliktene mellom boligtall og miljøhensyn i Bjørvika har vært lite fremme i debattene. Omtalen av luftforurensning og støy gir generelt inntrykk av at forholdene er innenfor «det normale». I planbeskrivelsen i reguleringsplanforslaget står det at «Forurensningssituasjonen i Bjørvika i 2015 vil ikke skille seg vesentlig fra forholdene i Oslo sentrum for øvrig» (Plan- og bygningsetaten 2002, s.181). Av sammendraget fremgår det at nasjonale mål for luftkvalitet i hovedsak vil bli overholdt og at miljøbelastningen vil bli betraktelig redusert med senketunnelen (s.11).

Forslagstillerne hadde tro på at luftkvaliteten generelt ville bli bedre i løpet av utbyggingsperioden, blant annet som følge av nyere bilpark. Det har ikke slått til.

Luftkvaliteten langs hovedgatene i Bjørvika er i stedet noe forverret siden 2000, først og fremst på grunn flere dieslbiler (Civitas, 2010, s. 2). Det har medført at både boliger, skole og barnehager er blitt vanskeligere å plassere og forurensningsproblemet kan bli til hinder for å nå målet om antall boliger.

3.2.5 Oppsummering: Planforslaget vurdert opp mot bystyrevedtaket i 2001

Det viktigste bidraget til en sammenhengende byutvikling ble allmenningene, som skapte gangforbindelser på tvers av planområdet. Fagrådet utredet ikke mulighetene for en sammenhengende bebyggelse over sporområdet, slik bystyret hadde bedt, om og respekterte heller ikke høydebegrensningen på 12 etasjer. Store byrom og den brede Nyland Allé ga planen et annet og mer storskalert uttrykk enn det som kan leses ut av bystyrets vedtak. Politikernes forutsetninger om trafikk tall og luftkvalitet lot seg ikke innfri med det utbyggingsvolumet som var lagt til grunn, og kravet om minimum 10 % rimelige utleieboliger var i ikke gjort forpliktende for utbygger.

Utbyggingsavtalen begrenset også mulighetene for å fremme allmenne interesser i den videre utbyggingen. Ettersom grunneierne skulle stå for utbyggingen av både offentlig infrastruktur og byrom, ville kommunen komme i forhandlingsposisjon om alle krav som ikke var direkte var hjemlet i avtaler, forskrifter og lovverk. Derfor ble det viktig å finne en måte å forankre ambisjonene for miljø, design og kulturliv på. Det ble gjort ved at representantene i fagrådet sammen utviklet bærekraftprogrammene for Bjørvika.

3.3. Målet om et europeisk foregangsområde for bærekraftig byutvikling

Bærekraftprogrammene for Bjørvika (KOP, MOP og Designhåndboka) var en nyskapning i norsk sammenheng. Miljøoppfølgingsprogram (MOP) hadde vært vanlig i større utbyggingsprosjekter og er hjemlet i plan- og bygningsloven, men Designhåndboka og Kulturoppfølgingsprogrammet var initiert av medlemmene av fagrådet. Programmene hadde som samlet ambisjon at Bjørvika skulle bli et europeisk foregangsområde for bærekraftig byutvikling. Ambisjonen var i seg selv ikke så enestående. I Oslo området pågikk det store byutviklingsprosjekter både på det nedlagte området etter Rikshospitalet (Pilestredet park) og flyplassen på Fornebu, der det var satt ambisiøse miljømål. Mange norske planleggerne hadde

også vært i Sverige og sett eksempler på bærekraftig byutvikling i Malmø (BO01) og Stockholm (Hammarby Sjøstad). Det ville vært påfallende om byutviklingen i Bjørvika ikke hadde tilsvarende ambisjoner.

Alle de nevnte utviklingsprosjektene hadde kvalitetsprogrammer for bærekraftig byutvikling. Det spesielle med bærekraftstrategien i Bjørvika var at den ble definert i tre forskjellige programmer, med ulike virkemidler. Kulturoppfølging var også et helt nytt element. I innledningen (avsnitt 1.3.5) har jeg referert noen av de studiene som er gjort om oppfølgingen av KOP. Jeg kommer ikke nærmere inn på det i denne oppgaven, men har valgt å konsentrere meg om noen av miljømålene.

MOPen fra 2003 omfatter i alt 12 temaer som skal representere de «fysiske, kjemiske og biologiske aspektene « ved bærekraftig byutvikling (s.4). Hvert tema er presentert med en kort begrunnelse, mål og anbefalte tiltak. Dokumentet inneholder også retningslinjer for oppfølgingen. Utbyggerne har hovedansvaret for å realisere målene, og følger opp gjennom et miljøstyringssystem som skal sikre at målene i det overordnede programmet blir tatt inn i alle faser av plan- og prosjekteringsarbeidet. Hver bebyggelsesplan i Bjørvika skal ha en egen MOP, med mål og tiltak som skal innarbeides i hvert av byggeprosjektene i området.

Et utdrag av MOPen for temaene stasjonær energi og vegetasjon, er vist på side 91. Partene i fagrådet mente at Bjørvika ut i fra beliggenhet og størrelse hadde potensial til å bli et nasjonalt demonstrasjonsprosjekt for alternativ energiproduksjon og -bruk. Målet var at Bjørvika skulle bli en klimanøytral bydel, med «null utslipp fra stasjonære kilder *når en ser bort fra utslipp som skjer i tilknytning til energiproduksjon som skjer utenfor Bjørvika-området*» (min utheving). Dette ble fulgt opp med flere analyser av energiløsning for Bjørvika og endte med et forslag om en egen energisentral basert på en varmepumpe med sjøvann som kilde. Sentralen skulle forsyne byggene i den nye bydelen med CO₂-fri varme og kjøling.

Miljøsatsingen skulle ikke bare sørge for CO₂-fri energi, men også bidra til nøytsom energibruk i bygg. Målet var at «behovet for tilført energi til den enkelte bygning *fra energikilder utenfor planområdet* (min utheving) skal være høyst 90 kWh/m² for boligarealer og høyst 110 kWh/ m² for næringsarealer». Det kan oppfattes som ambisiøse mål sammenliknet med datidens byggeforskrifter, men i realiteten er det ikke satt noen øvre

grense for energiforbruk bygg. Tallene representerer bare tilført energi utenfra, den delen av energibehovet som blir dekket av den planlagte områdeinterne energisentralen holdes utenfor regnskapet. Formuleringen betyr praksis at utbygger kan innfri kravet uansett hvor energikrevende byggene måtte bli, forutsatt at det kommer en lokal energisentral.

Tallene og formuleringene var egnet til å skape forvirring om ambisjonsnivået og kan ha gjort det vanskelig for myndighetene å følge med på energi- og klimamålene. Det samme kan sies om målformuleringen om nye vegetasjon. Ny vegetasjon var viktig, både for å forbedre luftkvaliteten lokalt og som en trivselsfaktor. (Plan og bygningsetaten et al., 2000, s. 21). I MOPen ble det lagt inn en målformulering om rikt vegetasjonsinnslag, men som også åpnet for at en del av vegetasjonen kunne være «grønne tak». Det kan være et godt miljøtiltak, blant annet for å fordrøye nedbør slik at overvannsledningene ikke blir overbelastet, men bidrar lite til trivsel og forbedring av luftkvaliteten på gateplanet.

Fagrådet hadde lagt store ressurser i utviklingen av bærekraftprogrammene, med workshoper og idédugnader der også eksterne var invitert med. Det mest krevende må likevel ha vært å få konsensus om alle mål og formuleringer. Bare KOP-en alene gjennomgikk 20 revisjoner innen den ble godkjent i fagrådet (Nergaard, 2006). Til tross for denne innsatsen fikk bærekraft-programmene svak formell status. De ble ikke juridisk bindende, men bare vedtatt som retningslinjer og vedlegg til reguleringsplanen. Selv om utbyggerne sluttet opp om en ambisiøs bærekraftvisjon, ville de ikke forplikte seg til mål som kunne medføre ekstra kostnader eller redusere fleksibiliteten i utbyggingen, noe formuleringene av miljømålene også viser.

STASJONÆR ENERGIBRUK

MÅL

RETNINGSLINJER

- Det skal være best mulig balanse i forholdet mellom energiforbruk og lokal energitilgang der energibesparelse ved materialgjenvinning av avfall og forbrenning av restavfall inngår.
- Klimagassutslipp fra stasjonære kilder skal være null når en ser bort fra utslipp som skjer i tilknytning til energiproduksjon utenfor Bjørvikaområdet.
- Det totale behovet for tilført energi til den enkelte bygning fra energikilder utenfor planområdet skal være høyst 90 kWh/m² for boligarealer og 110 kWh/m² for næringsarealer. Tilsvarende ambisjonsnivå i nøysomhet i energitilgang skal gjelde for øvrige bruksarealer.

ANBEFALTE TILTAK

RETNINGSLINJER

- Oppvarming og kjøling bør ikke skje ved hjelp av elektrisitet, lokal vedfyring eller forbrenning av fossile brensler som olje og gass.
- Elektrisitet bør bare brukes til belysning, maskiner, apparater, teknisk utstyr, varmepumper mv.
- Alle bygninger tilknyttes et fjernvarmesystem, for eksempel basert på lavtemperatur.
- Lokale energikilder i Bjørvikaområdet bør utnyttes optimalt. Aktuelle, lokale kilder er fjordvarme ved hjelp av varmepumpe, varme fra avløpsvann og biogass fra slam samt solvarmeteknologi integrert i bygningene.
- Unyttning av solvarme og andre tiltak som reduserer behovet for energi skal vurderes og redegjøres for i søknad om rammetillatelse.
- Felles fjernkjølesystem for området skal vurderes etablert.
- Det installeres målere for energiforbruk i alle bo- og bruksenheter.

VEGETASJON

MÅL

RETNINGSLINJER

- Det skal etableres et rikt vegetasjonsinnslag i bydelen.
- Beplantede områder skal tilrettelegges med variert vegetasjon.
- Det skal tilrettelegges for et størst mulig biologisk mangfold.

ANBEFALTE TILTAK

RETNINGSLINJER

- En viss arealandel skal være myke, grønne flater med vegetasjon. I dette kan for eksempel «grønne tak» inngå.
- Ved etablering av grønne områder skal økologiske prinsipper legges til grunn. Plantevalget skal stimulere til naturlig plantevern gjennom riktig samplanting ut fra hvilke planter som kan beskytte hverandre.

‘Tabell 2: Utdrag av Overordnet miljøoppfølgingsprogram for Bjørvika (2003)

3.4 Aktør-nettverk og tankekollektiv som former planen

3.4.1 To ”kvasiobjekter”: Et blikk på Bjørvika 2012

Den første visjonen for Bjørvika var å gi fjorden tilbake til Oslos befolkning. Og den første konkurransen i 1983 fikk frem byplanskisser som kunne minne om Venezia, med Akerselva som bukte seg som en kanal rundt bebyggelsen. Men dette byplanidealet mistet tidlig taket på byutviklingen. 16 år senere ble Operaen lokalisert i Bjørvika for å skape ny giv i byutviklingen østover. Trafikkbarrierene skulle bort og de østlige bydelene skulle få kontakt med både sjøen og resten av byen. Men det nye operabygget ble i stedet starten på et Waterfrontprosjekt etter forbilder fra Baltimore og Barcelona. Fjordbyen, som porten til hovedstaden, åpnet seg først og fremst utover mot verden, og hensynet til bydelene bakenfor ble utkonkurrert av «den nye byen i byen».

Fjorden er den sentrale aktøren i denne fortellingen, fjorden som operatomt og trafikkareal (under vann), utsikt, designelement, rekreasjonsmulighet, salgsagent for Oslos eiendomsutviklere, mulighetsrom for frittstående arkitektur, kopling mellom historiske elementer, og håndflaten med fingrene som strekker seg inn i byen. Fjorden er «talsmann» for skiftende interesser og knytter sammen og forlenger noen aktør-nettverk, mens andre faller fra. Noen av de sterke og svake koplingene i denne prosessen kommer godt frem i to byelementer i det nye Bjørvika. Det første er *havnepromenaden*, som til forveksling likner havnepromenaden i Melbourne. Bildet til venstre er fra Fjordbyutredningen. Forskjellene, som ikke går frem av bildene, er at Melbourne har sommertemperaturer det meste av året, mens Oslo bare har 40 dager med temperaturer over 20 grader. Det er tydelig at «Dårlig vær» har manglet talsmenn i planprosessen i Bjørvika. Som en oversett aktør vil været ganske sikkert øve motstand mot den sommerlige fjordidyllen og medvirke til at fjordbyen får nye og andre uttrykk med tiden.



Waterfront” i Melbourne



*Første del av havnepromenaden ved Sørenga
(Foto: Bjørvika utvikling)*

Et annet interessant «kvasiobjekt» i den nye byutviklingen er **Akrobaten**, den nye gangbroen over sporområdet. Den ble åpnet i 2011 og reiser seg åtte meter over sporene, med det ene brofestet blant de grå betonghellene på Anette Thommessens³² plass og det andre i den sorte basalten mellom Barcode byggene. Rampen opp fra Grønland går langs politiets utlendingskontor og på en vanlig hverdag står det lange køer av folk i den nordlige enden av broen. Det 200 meter lange strekket over til den nye byen gir et unikt utsyn over 19 jernbanespor og alle togbevegelser inn og ut av Oslo S. For noen vil det fortone seg som en lang og kjedelig tur i nokså øde omgivelser (og ofte mye vind, til tross for store vindskjærmer på begge sider) mens andre vil synes dette er et spennende sted. På nordsiden venter en røff landing i Operakvartalet. Nedstigningen mellom byggene følger en sik-sak løype skapt av trekantete steinelementer som «vipper og faller»³³ mot hverandre slik at du må finne nytt balansepunkt hver gang

³² Oppkalt etter stifteren av Norsk forening for asylsøkere

³³ Arkitektens beskrivelse (Gehl/SLA arkitekter/Bjørsvika infratraktur, 2007)

Ill. av Havnepromenaden



Ill av Stasjonsallemeningen (OSU)



Bilde av Stasjonsallemeningen mot nord (OSU)



Isfjellet, Snøhettas bidrag i Barcode (OSU)

du setter ned foten. Ruten er markert med en nyanse i steinen og så lenge du holder deg på den går du støtt. Utenfor havner du derimot i en «kuleløype» som kan være krevende, spesielt for barnevogner, sykler og rullestoler.

Byrommet og overflaten i denne delen av Stasjonsallmenningen er designet som en variasjon over isbre-temaet for Operaen. «Allmenningen vil stå som en stor lys kile. Man kan forestille sig en isbre som har presset seg gjennom området for tusen år siden, og avleiret granitt, gneis, glimmer, skifer mm. på byrommets «skurete flate» (Gehl/SLA arkitekter/Bjørвика infratraktur, 2007) . Og meningen er nettopp at du skal få bestemte sanseopplevelser ved å bevege deg i dette rommet. Det er tenkt som en oppfordring til lek og utfoldelse, av arkitekter som er opptatt av at arkitektur ikke bare skal oppleves visuelt. (Svava Riesto, 2006).

Landskapsarkitektens beskrivelse er også et eksempel på hvordan arkitektene har fanget opp Snøhettas metafor og fått tingene i bylandskapet i snakk med hverandre. Det er en dialog som uinnvidde kan trenge tolk for å forstå, men i likhet med kulturminnelagene under bakken og de trange siktlinjene mellom byggene, er den potensielt tilgjengelig for opplevelser og utforskning.

Stasjonsallmenningen minner om Charles Landry's *The creative city*, som inspirerte kulturoppfølgingsprogrammet. Det er også den første av allmenningene og det første resultatet av Designhåndboka, byromsprogrammene og den nåværende byplansjefens store engasjement for estetikk.

3.4.2 Utvikling av et tankekollektiv

Deltakerne i Fagrådet som utviklet planen representerte både særinteresser, et betydelig interessefellesskap og motsetninger. En av hovedutfordringene må ha vært å få fordelt de 900 000 kvadratmeterne mellom delområdene på en måte som alle kunne stille seg bak. De faste elementene i planen, senketunnelen, Operaen, Middelalderparken. Havnepromenaden, allmenningene og det urørte sporområdet talte imot den kraftige volumøkningen. Og forurensningssituasjonen talte mot å øke boligtalet. Men (med unntak av Operaen) fikk ikke denne motstanden følger for planforslaget. Hvordan er det mulig at vegvesenet ikke

protesterte mot volumøkningen som etaten selv hadde frarådet, eller at byplanetaten ikke utfordret NSB/Jernbaneverket til å bli med på en utredning av utbyggingsmuligheter over sporområdet, slik bystyret hadde bedt om? Hvordan kunne partene bli enige om å legge frem en plan med høyhus opp til 100 meter etter at bystyret hadde satt en høydebegrensning på 55? Var det ingen som mente de trengte en ny helhetsvurdering, en bredere byplandebatt og politisk forankring for den nye planen?

Fagrådet virker samstemt om ganske kontroversielle spørsmål, og det virker som om de har felles oppfatninger på et bredere grunnlag enn bare kompromisser. Det er dette Fleck sikter til med begrepet tankestil, som en kollektiv forståelse som oppstår i en langvarig dialog mellom personer: « Når de tette samtalene foregår over lang tid oppstår et felles tankesett som ikke tilhører noen enkelt av medlemmene, men deres fellesskap» (Fleck 1997, 52, min oversettelse). I samtalen med Ellen de Vibe var hun inne på dette, da jeg spurte henne om å beskrive samarbeidet med utbyggerne:

En utfordring er at prosjektet til en viss grad blir seg selv nok. Når man jobbet sammen mange år med faggrupper og programmer, som KOP for eksempel, så blir prosjektet ganske autonomt, og det blir vanskelig, rent ledelsesmessig, å gå inn og røkke ved båten.

Samarbeidet mellom partene i Bjørvika var tett og gikk over lang tid, og faggruppen som jobbet med planen kan ha utviklet et tankesett som også skapte «blindsoner» og gjorde at noen vesentlige temaer ikke fikk oppmerksomhet. I de samtalene jeg hadde med utbyggere og planleggere i Bjørvika ble jeg presentert for mange like oppfatninger og resonnementer, blant annet om krav til offentlighet og bærekraft. Bærekraftaspektet som alle fremhever er høy og tett utbygging rundt kollektivknutepunktet på Oslo S. Koplet med egeninteresser kan dette bærekraftmålet (som skal bidra til reduserte klimagassutslipp ved høy kollektivandel på reiser og maksimal arealeffektivitet) ha overbevist fagrådet om at andre miljøutfordringer, som lokal luftforurensning og vegetasjon, var mindre viktige.

I Brosjyren «Den nye byen i byen» skriver PBE at planprosessen i Bjørvika har vært en av de mest åpne prosesser i Oslos historie «Neppe noen plan er noen gang blitt debattert så grundig offentlig» (Plan- og bygningsetaten, 2010, s. 24). Gjennom samtalene jeg har hatt, har jeg

skjønt at kritikken om manglende åpenhet opprører de ansvarlige i Bjørvika. Etter alle debattene mener planleggerne at de har brukt mer tid og ressurser på å svare for seg enn noen kan forvente. Men motstand og debatt har ikke påvirket løsningene. Og reaksjonene fra politikere og publikum i etterkant, viser at flere viktige byplanspørsmål er blitt dårlig belyst, eller overhodet ikke gjort kjent på det tidspunktet da det var mulig å øve innflytelse på planen. Jeg spurte Ellen de Vibe om det ikke hadde vært riktig med en samlet konsekvensutredning, spesielt da utbyggingsvolumet ble så kraftig utvidet i den nye planen. Men hun trodde ikke det ville ha bidratt til mer åpenhet eller deltakelse:

Jeg vil si at KU- bestemmelsene er litt underordnet hvis du gjør en god planutredning. Da bør den i seg selv beskrive en god del av konsekvensene, nesten uavhengig av paragrafer i lovverket, og det mener jeg at Bjørvika utredningen hadde. (...) Jeg er ikke sikkert på om man ville fått mer offentlighet og debatt om alternativer med en KU. Vi hadde jo tre workshoper om kvalitet i Bjørvika og i tillegg en stor utstilling koplet til arkitekturbienalen. Så jeg tenker at vi kanskje gjorde mer enn det en KU ville lagt opp til. Hvis man skulle gjort en KU måtte det vært i forbindelse med Blåboka som Statsbygg og Oslo kommune laget. Det var da man bestemte utnyttelsesgraden og burde hatt den utvidede analysen.

Det er lett å være enig i at utstillinger kan være mer engasjerende enn utredninger. Men en KU ville gitt et bedre, offentlig beslutningsgrunnlag. Etter det jeg finner, stemmer det ikke at den store volumøkningen kom i Blåboka, men først etter parallelloppdragene. Ingen av planskissene, verken fra vegvesenet, i Blåboka eller de utstilte forslagene i parallelloppdraget viste en tilsvarende utnyttelse som den i reguleringsplanen. De ga derfor ikke grunnlag for å diskutere tettheten og konsekvensene av at volumet ble så mye større enn det vegsystemet var dimensjonert for.

Måten planleggingen ble gjennomført på kan ha bidratt til at Bjørvikaplanen innfrir færre mål og er mindre enn robust enn det som kunne vært mulig. Fordi byutviklingen skulle gjennomføres med en utbyggingsavtale, ble prosessen tidlig lukket rundt et nettverk og interessefelleskap der bare noen få sentrale parter var representert. En annen modell, med flere parter, en bredere representasjon av interesser og sterkere offentlig koordinering, kunne ha åpnet for et større tilfang av ideer og andre løsninger på målkonfliktene.

3.5 Status i Bjørvika 2003

Med reguleringsplanvedtaket og utbyggingsavtalen, de nye utbyggingssselskapene og de tre bærekraftprogrammene ble Bjørvika for alvor et *prosjekt*. Byutviklingen skulle skape ”Den nye byen i byen”, med egen identitet og egne mål. Grensene ble trukket opp både økonomisk og fysisk, og budsjetter, organisasjoner og tidsplaner kom på plass.

Det er ikke spesielt for Bjørvika at byutviklingen blir gjennomført som eiendomsutvikling. Det spesielle er at denne modellen ble valgt for en byutvikling på Norges største transportknutepunkt, midt i Oslo sentrum. Et planområde med så mange viktige forbindelser utover plangrensene egner seg dårlig som et avgrenset prosjektområde, med interne mål for kollektivandeler, energiforsyning og biltetthet.

Prosjektformen har flere konsekvenser. En av dem er høyere tempo. I utbyggingsavtalen har kommunen forpliktet seg til å holde tempoet i byutviklingen oppe ved å prioritere rask saksbehandling. Kortere tidsrammer reduserer risikoen for utbyggerne, men øker samtidig risikoen for samfunnet ved at løsningene ikke blir godt nok utredet og politisk forankret. En annen konsekvens av prosjektformen er at byutviklingen blir sterkt fokusert om investeringer fremfor fremtidig drift. Hvordan de påkostede nye byrommene skal vedlikeholdes når de senere blir overtatt av Oslo kommune, var ikke et tema under bystyredeбата i 2003. Det fremtidige budsjettet for drift av senketunnelen var antakelig heller ikke tema da partene forhandlet frem finansieringsløsningen for ny E18.

Den samlede utbyggingsløsningen for Bjørvika ble lagt på bordet som en komplett pakke med planer, avtaler og programmer. Det gjør det vanskelig å få øye på de ulike elementene og peke ut mindre gode eller kontroversielle enkeltvurderinger. Prosjektet ble i praksis behandlet som en helhet, der politikerne måtte velge mellom alt eller ingenting. Debattene i etterkant har vist at fagrådet og partene i utbyggingsavtalen hadde tatt grep og lagt inn elementer i byutviklingen som lå langt fra det flertallet i bystyret hadde sett for seg. Det kom særlig tydelig frem ved introduksjonen av Barcodebebyggelsen i det nye Operakvarteret.

4. OPERAKVARTERET

«Vi bygger byen med andres byggeklosser»

Ellen de Vibe, direktør for Plan- og bygningsetaten.

Utbyggingen av Operakvarteret startet i 2006 og er ventet å pågå ut 2016. Vedlegg 1 inneholder en illustrert presentasjon av status i utbyggingen.

Byggefeltet er det første i Bjørvika (etter Operaen) og den nye bebyggelsen er resultat av arkitektkonkurranser i regi av utbygger. Planmyndigheter og andre berørte aktører er trukket med i prosessen, men premissene og utfallet er det OSU som har hatt kontroll med.

Arkitektkonkurranser medfører alltid risiko for protester og stopp i prosessen, men også en mulighet for utbyggerne til å ta grep om utviklingen tidlig. Vinnerforslagene setter ofte ny agenda for planleggingen og kan bidra til å få fart på gjennomføringen. Den første arkitektkonkurransen om bebyggelsen i Operakvarteret har fått stor betydning, både for byggehøyder og identitet og for utsiktene til å oppnå sammenhengende byutvikling og gode miljøløsninger. Valget av Barcode, som ble tatt uten offentlig debatt, har lagt sterke bindinger på utviklingen og overrumplet både politikere og byens befolkning.

4.1 Introduksjonen av Barcode

4.1.1 Arkitektkonkurransen våren 2003

Etter den offentlige høringen våren 2003, mens Plan- og bygningsetaten la siste hånd på reguleringsplanen, bestemte OSU seg for å arrangere en arkitektkonkurranse om bebyggelsen langs sporområdet. Tore Bjørke, fra Linstow/OSU, ledet arbeidet med konkurransen og forklarte at timingen var viktig:

Vi hadde en reguleringsplan, som vi stod bak, med karrébebyggelse nord for Nyland allé, oppdelt i fire byggefelter inn mot sporområdene. For å holde tempoet oppe, og i samråd med Plan- og bygningsetaten, ble vi enige om å starte en konkurranse om utvikling av det første feltet, B10, men med føringer for de neste tre feltene.

Hele tomte har et utbyggingspotensial på omtrent 200 000 m², hvorav 50 000 m² på felt B10. Av konkurranseprogrammet (se utdrag i vedlegg 5) går det frem at utbyggerne ønsket en oppsiktsvekkende arkitektur:

OSU ønsker med arkitektkonkurransen å få frem et prosjekt med usedvanlige arkitektoniske kvaliteter... Byggverkets kvaliteter skal til fulle kunne oppleves i fjernvirkning og i utforming av de nære byrom og bidra til å gi bydelen identitet... Snøhettas operaprojekt kan stå som eksempel på den arkitektoniske kvalitet som bør ligge til grunn for Bjørvika utbyggingen. (OSU, 2003, s. 3).

Bærekraft var også viktig, og arrangørene hadde høye ambisjoner for energieffektive bygg: «OSU har som mål at prosjektet skal ha et vesentlig lavere energiforbruk pr. arbeidstaker og beboer enn det som er vanlig i dag, og ønsker å satse på å få frem energieffektive bygningsmessige og tekniske løsninger.» (s.4) Byggehøyden var begrenset til 20 etasjer på grunn av fundamenteringskostnadene Byggene skulle romme 20 % boliger og 80 % næring og ha fleksible løsninger som gjorde det mulig å omdisponere næringslokaler til boliger senere. Juryen for konkurransen besto foruten Tore Bjørke, av Tor Birger Strøm fra ROM og arkitektene Jan Olav Jensen, Helle Sørholt³⁴ og Arne Henriksen (juryformann).

Etter en prekvalifisering ble syv team invitert til å delta i konkurransen. Forslagene fra fire av dem er presentert på neste side (Illustrasjonene er hentet fra rapporten «Endringsrommet i Bjørvika, PBE 2007») Av disse er det bare prosjektene til Snøhetta og MVRDV/DARK som kan sies å ha usedvanlige arkitektoniske kvaliteter. De to andre forslagene er mer tradisjonelle kvartaler.

Juryen var enstemmig i anbefalingen av Barcode-forslaget, først og fremst på grunn av arkitekturen, men også fordi det ga god utlufting mellom byggene og ikke minst fordi det var et godt konsept for utvikling og salg av eiendommene. Tomteinndelingen var fleksibel, hver stripe/tomt kunne variere i bredde avhengig av bygget. Sammen med et fleksibelt formgivningsprinsipp ville det gi kjøpere og leietakere stor frihet til å utforme sitt eget «merkevarebygg».

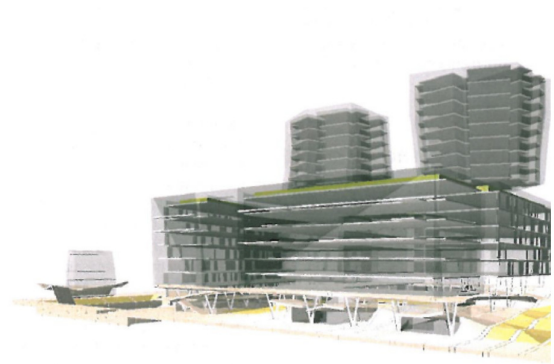
³⁴ Landskapsarkitekt og samarbeidspartner med Jan Gehl.

Barcode er blitt et av de mest debatterte og kritiserte byggeprosjektene i Norge noen sinne. Motstanderne har karakterisert det som arrogant arkitektur, som skaper en mur mellom sjøen og bebyggelsen bak. Forslagsstillerne mente derimot at Barcode var et svar på hvordan bebyggelsen kunne bli *både* tett og åpen. De presenterte konseptet som en forbedring av karré-bebyggelsen i reguleringsplanen fra 2003. I stedet for kompakte, lukkede kvartaler forslø de en striperegulering med gjennomgående tomter. Tomtestripene skulle være vekselvis bebygget og åpne, og hver stripe (også de ubebygde) skulle være «en selvstendig enhet, med unik identitet, form, materialbruk og design ulik nabostripene». (Byrådssak 200701433, reguleringsplan 2007).

Variasjon var et viktig kriterium i konkurransen. Rett bak Bjørvika lå Galleri Oslo med en 400 meter lang fasade uten tilbud på gateplanet. Det var et byplanmessig feilgrep som ikke skulle gjenta seg. For å skape liv på gaten måtte fotgjengerne oppleve brudd og forandringer langs fasadene som gjorde det interessant å bevege seg videre. Kvartalshusene i forslagene fra GASA og Lund og Slaatto ga inntrykk av lange og ensformige vegger, og Arne Henriksen, formann i juryen var ikke i tvil om anbefalingen av Barcode:



Forslag fra MVRDV/DARK/A-lab



Forslag fra Snøhetta



Forslag fra GASA AS, Gunnarsjaa+Kolstad, Linje Arkitekter



Forslag fra Lund og Slaatto, MAD, Futark og Norconsult

Konkurransen startet med en prekvalifisering, og syv-åtte deltakere ble plukket ut, veldig gode kontorer. Ett prosjekt skilte seg ut, det var Barcode. De andre hadde disse litt tunge kvartalene, som bestod av en indre gård, bygg på syv-åtte etasjer og gjerne med ett høyhus i hjørnet av denne kransen. Det var ikke forslag som kunne skape noe særlig liv, fordi de hadde lagt opp til at livet skulle forgå i det indre av kvartalene... Barcode var mer inspirert av en Hollandsk bebyggelsestype, i striper, der hver kortside henvender seg til en gate. Stripen kunne være bred eller smal, høy eller lav og ha forskjellige mellomrom. Og bygde du en stripe på en bestemt måte, måtte den neste bygges på en annen bestemt måte for å få lys og variasjon inn. Så det var en slags lovmessighet som også skulle gi variasjon. Vi syntes det var et utrolig spennende byutviklingskonsept med stort potensial for dette området. Her fikk du brutt opp fasaden, og du fikk mellomrom hele veien. Alle byggene bestod av ulike geometriske former, som vi var veldig fasinert av. Vi tenkte at dette kan bli veldig flott om vi styrer dette.

Tore Bjørke, som er prosjektdirektør med sivilingeniørbakgrunn, lot seg overbevise av arkitektene i juryen:

Samtlige i juryen gikk vel først forbi disse ”dyrene” [Barcode] men med god støtte fra juryens arkitekter, Arne Henriksen og Jan Olav Jensen, kom vi etter hvert tilbake til dette, og så at prinsippene og tankegangen i Barcode var overlegne med hensyn til både lys, drenering av luft, prinsipper og fleksibilitet i utbyggingen osv.»

Luftforurensingssituasjon og behovet for drenering av luftstrømmer nordfra var en viktig premiss. Men bortsett fra dette, har ingen av informantene kommentert miljømålene i programmet. Det er tydelig at det var formgivningsprinsippene, konseptet og det arkitektoniske uttrykket som avgjorde konkurransen.

Arrangørene inviterte også Plan- og bygningsetaten til å se på forslagene. I følge Sverre Narvestad i BI, var Ellen de Vibe svært begeistret, og Eivind Hartmann, som var hennes medarbeider på den tiden, mener Barcode var overlegent og karakteriserer de andre forslagene som «enten svært fjernt fra reguleringsplanen eller nesten triste, med sin vanlige karrebebyggelse.» Men juryen så også at konseptet ville bli krevende å gjennomføre;

Det var også et veldig spennende og oppsiktsvekkende konsept, og alle skjønnte at her måtte det omstillinger og nytenkning til, for det gikk jo på tvers av hva byplankontoret hadde tenkt seg. Forslaget omtalte vi for moro skyld som dyreparken. Byggene var på en måte forskjellige dyr. Slik det fremstår nå er det kanskje fortsatt en dyrepark, men med mindre farger og ikke fullt så mye variasjon i fasadene.» (Arne Henriksen)

De åpne mellomrommene gjorde at byggene måtte bli høyere enn i en tett kvartalsbebyggelse for å oppnå samme utbyggingsvolum. Dermed kastet de også lengre skygger over sporområdet og gjorde det dårligere egnet for fremtidig bebyggelse. Men slagskygger var ikke et tema i konkurransen. Det kom blant annet frem i samtalen jeg hadde med Jan Petter Seim i A-lab/Dark arkitekter, som var med å foreslå Barcode:

Dette var vel nettopp et sted hvor man kunne tillate seg lange slagskygger, fordi man hadde sporområdet bak. Og hvis det skulle overbygges noen gang ville området måtte løftes opp en del etasjer, slik at slagskyggene ville bli kortere for det som måtte komme oppå sporet. Men det var ingen premiss for denne konkurransen vi ble invitert til. Dette var et sted der man kunne bygge høyt uten å sjenere noen andre enn toget..

Etter uttalelsen fra Hartmann å bedømme var heller ikke Plan- og bygningsetaten opptatt av slagskyggene. Det er mer overraskende, for mens konkurransen pågikk var PBE i ferd med å ferdigstille reguleringsplanen. Her la de til rette for en eventuell fremtidig bebyggelse over sporene ved å sørge for åpne luftlinjer mellom gatene på hver side og justere ned høydene på kvartalsbebyggelsen mellom punkthusene. Det siste var nettopp for å sikre lysforholdene over sporområdet. På tampen av planarbeidet engasjerte PBE seg likevel for å skape en åpning for Barcodekonseptet, med adskillig lengre slagskygger, i reguleringsplanen.

4.1.2 Barcode inn i reguleringsplanen

Arkitektkonkurransen hadde foregått vinteren 2003. Da hadde reguleringsplanen vært på høring og planprosessen var kommet for langt til at hele konseptet kunne innarbeides i planen. I følge Tore Bjørke ble OSU og PBE derfor enige om en trinnvis strategi:

Reguleringsprosessen var da kommet så langt at det ikke var mulig å implementere dette konseptet fullt ut i hele B10-13³⁵, det ville føre til så store endringer at man ville måtte gå ut med ny prosess på reguleringsplanen. Så vi ble enige om å innarbeide Barcode-prinsippene i felt B10, for å tilrettelegge for oppstart i byutviklingsarbeidet, noe alle parter også var enige om var et viktig mål, og så ta omreguleringen av felt B11-13 under marsjen, basert på de samme prinsippene som det som var nedfelt i B10.

Sverre Narvestad i Bjørvika Infrastruktur bekreftet i samtalen med han at det ble gjort endringer i planen utover vårparten, før politisk behandling, for å legge til rette for Barcode. I følge Eivind Hartmann, ble Barcodekonseptet som helhet heller ikke presentert for politikerne i denne fasen:

Resultatet av konkurransen forelå og var kjent mot slutten av den politiske behandlingen av reguleringsplanen, men reguleringsplanen fanget ikke opp Barcode eksplisitt. Barcode var bare delvis kjent for politikerne da reguleringsplanen ble vedtatt.³⁶

Reguleringsplanen for Bjørvika er som nevnt en grovmasket plan, og det er stilt krav om bebyggelsesplan for hvert utbyggingsprosjekt. Men for at OSU skulle komme raskt i gang, la PBE inn en mer detaljert beskrivelse av dette delområdet i planen og gikk inn for at det skulle tillates to punkthus opp til kote 67 i det første feltet, B10. Resten av tomte ble regulert med en høydebegrensning på 51 meter. Eivind Hartmann mener at PBE på det tidspunktet ikke klar over at Barcodekonseptet krevde tilsvarende høyder bortover hele. Det ble først tydelig etter at reguleringsplanen var vedtatt og OSU kom med forslag om omregulering av de neste feltene. Da valgte PBE å stå «last og brast» med OSU for å sikre kvaliteten i utbyggingen:

Da det senere viste seg at utbyggerne hadde valgt et konsept som brøt med høyderestriksjonen i reguleringsplanen, ble det nødvendig med omregulering.

³⁵ OSU tomte var delt inn i fire kvartaler eller felt, kalt B10, B11, B12 og B13, med B10 nærmest stasjonen på Oslo S

³⁶ I debatten om Bjørvikaplanen i bystyret 27. august 2003 var høyder et viktig tema Referatet kan tyde på at noen av politikerne, blant annet i byutviklingskomitéen, var kjent med Barcodeforslaget, mens andre gir inntrykk av å forholde seg til skisser og tekst i plandokumentet. Flertallet ønsket forøvrig moderate høyder og PBE hadde måttet gå tilbake på sitt forslag om 100 meter

Omreguleringsprosessen gikk i to trinn for å prøve å oppnå kote 67 over hele fjøla. ... Hvis man bare skulle ha de to punktene opp til kote 67 ville Barcode degenerere til noe kjedelig, og man ville ikke få den geometriske lekenheten. Da måtte man kunne ha noe frihet i høyden og et sted å plassere de volumene man skjærer ut.»(Eivind Hartmann, PBE, nå HAV)

Utbyggernes og PBEs versjoner er litt forskjellige med hensyn til hva PBE forsto av Barcodeprosjektet våren 2003, og spesielt hva de visste om hvilke høyder det krevde. Men det som er klart, er at bystyret vedtok reguleringsplanen uten å kjenne hele Barcodekonseptet. Det førte til kraftige omkamper senere.

Alle aktørene jeg har snakket med, både fra PBE og utbyggeren, er åpne om denne prosessen som de mener var rasjonell og innenfor det plansystemet tillater. I samtalen med Tore Bjørke tilbakeviste han sterkt at prosessen hadde vært lukket:

Jeg er overhodet ikke enig i at dette har vært en lukket prosess. Hvis vi går igjennom møtebøkene og ser hvor mange timer vi har brukt i charetter³⁷ og møter siden oppstarten, er bildet et helt annet... Når det gjelder Barcode, så er det en vurdering som PBE og til syvende og sist politikerne gjorde, at de endringene som var nødvendige for å bygge ut B10 kunne aksepteres uten å gå hele loopen på nytt.

Bjørke viser til myndighetenes ansvar for de formelle kravene. I denne saken samarbeidet de tett med utbyggerne for å komme i gang med første byggetrinn. Eivind Hartmann, som ledet PBEs planarbeid på den tiden og nå er prosjektleder i HAV, mener planprosessen nå er blitt for omstendelig:

En av de store utfordringene er at alt planlegges i to omganger, først med reguleringsplanen og deretter bebyggelsesplaner. Alle diskusjoner kommer to ganger. Folk sier at Bjørvikaplanleggingen er så udemokratisk, men er det noe område som virkelig blir diskutert i flere omganger så er det Bjørvika. I valgkampår er det unntaksår, da får vi ikke fremdrift i noe som helst, da får vi ikke gjort noen ting.

³⁷ Åpne, såkalte plansmier, der lekfolk og arkitekter setter seg sammen og utformer planforslag

Både Bjørke og Hartmann trekker frem alle diskusjonene som har pågått. Men de er selvfølgelig klar over at diskusjonene i seg selv ikke gir innflytelse. I Bjørvikaprosessen har forsøk på omkamper og intervensjoner i byplanleggingen ikke ført frem, men stort sett bare skapt forsinkelser for utbyggerne.

Det er likevel overraskende at han som selv ledet planarbeidet i kommunen, er så kritisk til den formelle planprosessen. Reguleringsplanen ble utformet en grovmasket plan, for å være et fleksibelt rammeverk for en langvarig og omfattende utbygging. Kravet om bebyggelsesplaner ble ansett som nødvendig for å få et inntrykk av den kommende bebyggelsen og byrommene før utbyggingen ble satt i gang. Men sett fra utbyggernes side er en ekstra planrunde forbundet med risiko, og Tore Bjørke mener utbyggerne har et legitimt behov for kontroll over planprosessen i lys av de store økonomiske verdiene som står på spill:

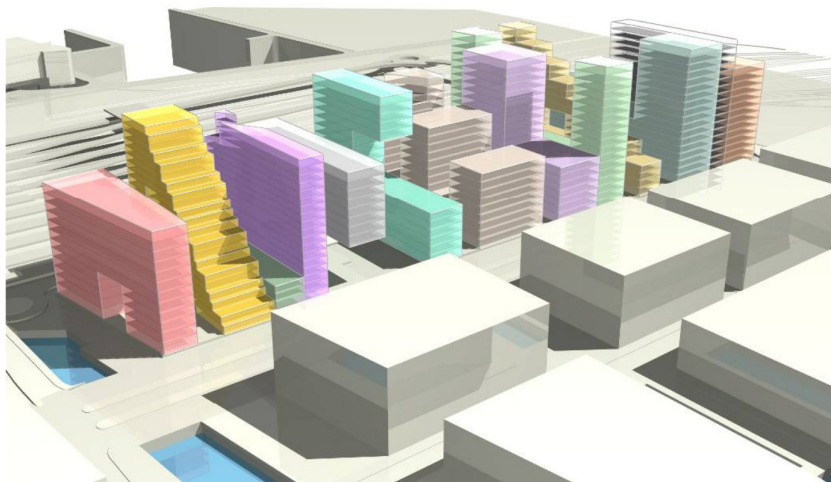
Hvis du skal kunne gjennomføre et prosjekt av denne størrelse og kompleksitet må du være langsiktig og du må føle at du har medvirkning og mulighet til å påvirke prosessen... Vi lever av forutsigbarhet, og med en gang det skapes usikkerhet... den omreguleringen på Barcode for eksempel, gjorde jo at vi tapte ett år eller to på å skaffe de store, gode og trygge leietakerne som vi er avhengig av for å starte en sånn utbygging. Det er store verdier vi er satt til å forvalte, og da må du ha forutsigbarhet, det er punkt én.

Utbyggernes økonomiske interesser kan oppfattes som rene særinteresse, men i en utbyggerstyrt byutvikling representere de også sterke samfunnsinteresser. Uten utbyggerne, ingen byutvikling. Da jeg litt kritisk spurte prosjektdirektør Anne Siiri Øyasæter i ROM om tendensen til at ROM driver frem egne prosjekter i byen, uten å vente på overordnede planavklaringer, svarte hun at ja; sånn må det være:

Ja, og jeg mener det er berettiget, først og fremst på grunn av kompetanse. For jeg mener eiendomsutviklerne sitter med betydelig byutviklingskompetanse. De reiser mye rundt og kan finne frem til de flinkeste folkene og invitere dem inn, de har jo ressurser til det. Så kommer det opp ideer, innovasjon og forslag som byplanetaten aldri hadde funnet på. Det er de private som i stor grad driver byutviklingen og kommer med nye innspill og ideer.

Eiendomsutviklerne sitter med nøkkelressursene til å realisere byutviklingen, både økonomisk og kunnskapsmessig. Sett fra deres ståsted er det både legitimt og nødvendig å ta en proaktiv rolle i planprosessen for å sikre fremdrift og lønnsomhet. Det har investert i tomtekjøp, utredninger og arkitektkonkurranser, og tiden er viktig, både med hensyn til kostnader og risiko. Fremdrift i prosessen, slik de ser det, dreier det seg ikke kun om egeninteresser, men om betingelsene for få realisert byutviklingen overhodet.

4.1.3 Omkamp 2006/2007



*Illustrasjon av reguleringsplanforslaget for B11-B13, Scenario 1 .
(Plan-og bygningsetaten 2007, vedlegg 1: Forslagstillers planbeskrivelse, s 33)*

Det tok tid før Oslos befolkning og politikere virkelig begynte å interessere seg for Barcode. Da reguleringsplanen var stadfestet i Miljøverndepartementet sommeren 2004, var det klart for å sette i gang med de to første byggene på OSU-tomta, nærmest stasjonen. Kort tid etter sendte OSU inn et omreguleringsforslag for å få tillatelse til å bygge opp til kote 67 i hele det første feltet (B10). Det ble godkjent av bystyret i november 2005, uten debatt. Men da OSU kom tilbake i 2006, med forslag om samme høyde på resten av tomta, kom protestene. De ble massive. I høringsperioden mottok PBE mer enn 30 000 protestmeldinger og 900 merknader til planen. I følge Aftenposten var 71 % av Oslos befolkning på imot Barcode³⁸.

³⁸ Oppslag i Aftenposten 8.des 2006

Riksantikvaren varslet også nye innsigelser og politikerne ba byplanetaten se på hele planen på nytt. De ville ha forslag til nye løsninger, ikke bare for Barcode, men også for Nylands allé som var for bred, og for bebyggelsen foran Operaen som stengte sikten mot det nye bygget.

PBE utarbeidet en rikt illustrert rapport som var klar i mars 2007: «Bjørvika- Hva er endringsrommet?» Den viste tre ulike måter å videreføre bebyggelsen langs Oslo S på, først en tradisjonell karré-bebyggelse i tråd med reguleringsplanen fra 2003, deretter Barcode og som et tredje alternativ: «Bykode». Det var et eksternt forslag, som også hadde en slags striperegulering, men med lavere og kortere lamellbygg og grønne indre gårdsrom. Arkitekten, Arne Sødal, hadde utvidet planområdet med noe bebyggelse over sporområdet og redusert bredden av Nylands allé til 23 meter. Hele planen var utformet i en mindre skala, med lavere høyder og smalere gater. Forslagsstilleren mente den ga omtrent samme utbyggingsvolum som eksisterende regulering. PBE var uenig og avviste forslaget fordi det det, etter deres beregninger, ville redusere utbyggingsvolumet med 25 %.

Senere ble planen videreutviklet sammen med lokalforeninger i en åpen plansmie (charette), til en tett, sammenhengende kvartalsbebyggelse over sporområdet, ved at sporene ble senket ned i terrenget. Selv om denne versjonen av Bykode ikke forelå i rapporten, ville den ikke fått større tilslutning fra PBE. For de var kontant i sin dom over hele «småskala»-preget, som de mente var uforenlige med en bærekraftig byutvikling:

Byplanlegging i en sterkt voksende by som Oslo er i likhet med andre storbyer i ferd med å gjennomgå et omfattende skifte av fokus i sin definisjon av bærekraft. Bærekraft vil ikke lenger være synonymt med småskala utbygging og historisk tradisjonelle bystrukturer. (Plan- og bygningsetaten, 2007a, s. 73)

Det lokale perspektivet på bærekraftig byutvikling som blant annet hadde ligget til grunn for hele Miljøbysatsingen på 90-tallet, med stedsutvikling og grønne verdier, var nå et tilbakelagt stadium.

Etatens anbefaling var at Barcode ble videreført ved å tillate flere bygg opp til 67 meters høyde. Alternativ 1 a ville etter PBEs mening gi lange, kjedelige fasader langs gaten og føre til oppstuvning av forurenset luft i bakkant. Oppdeling av kvartalene for å få utlufting i mellom var heller ikke aktuelt, da det ville redusere utbyggingsvolumet.

For likevel å imøtekomme politikerne og protestene et stykke på vei og ”myke opp” bebyggelsen, foreslo PBE å redusere utbyggingsvolumet med 10 % slik at høydene kunne tas noe ned. Det ble også resultatet av den politiske behandlingen, og selv om 10 prosent redusert areal i Barcode var lite, krevde det betydelig anstrengelser å finne ut hvor disse arealene skulle gjenplasseres. Utbyggingsavtalen forutsetter «massebalanse» og endringer ett sted, må jevnnes ut med tilsvarende justeringer et annet sted. I tillegg skulle Riksantikvarens siktlinjer inn, de spesielle kravene til varierende høyder i Barcode, hensynet til åpenhet rundt Operaen, behovet for utlufting osv. Alt krevde sitt og truet samlet med å føre det samlede



Alternativ 1a: Gjeldende regulering med karrébebyggelse



Alternativ 2. «Full» Barcode: omreguleringsforslag fra OSU



Alternativ 3: "BYKODE"

utbyggingsvolumet ned under avtalens grenser. Ove Ellingsen i EBY, som har ansvaret for oppfølging av avtalen for Oslo kommune, sammenlikner byggevolumene med spillebrikker. I dette spillet har politikerne liten innflytelse når brikkene er delt ut. Det korte svaret på politikernes spørsmål: "Bjørvika- hva er endringsrommet?» ble derfor: 10 %.

4.1.4 Barcode «in action»

Med Barcodekonseptet oppnådde PBE, utbyggerne og deres rådgivere å få opp høydene i Bjørvika mot politikernes vilje og vedtak. De upopulære høydene kom inn i planen ved en kombinasjon av selve konseptet og utbyggingsvolumet i utbyggingsavtalen. Reglene i Barcode krevde variasjon og luft, og når det første bygget var på plass, tvang de nye høydene seg gjennom i resten av feltet. Når Latour omtaler tingene som hybride aktører-nettverk, er Barcode et godt eksempel. Det er både en idé, en teknologi, et salgskonsept, en ny arkitekturform og etter hvert materielle bygg, luft, mellomrom osv. Og det virker, til dels uavhengig av hvordan det var tenkt.

Barcodekonseptet, og generelt konseptualiseringen av byplanen i store grep, generelle krav og kompliserte avtaleverk, er en av forklaringene på hvorfor politikerne ikke har fått gjennomslag for mange av sine mål for byutviklingen. Disse pakkeløsningene og «sorte boksene» unndrar innholdet en skikkelig analyse. Det gjelder både utbyggingsavtalen, havnepromenaden og ikke minst Barcode. Selv da politikerne ble informert om Barcode, kunne de umulig overskue hvordan konseptet, koplet med utbyggingsavtalen, ville virke i praksis. Det klarte antakelig heller ikke fagekspertisen i PBE. Latours appell om å utvide demokratiet med et «tingenes parlament» kan forstås som en oppfordring til å vie disse objektene og teknologiene mer oppmerksomhet i politikken, for å kunne ta bedre hensyn til de effektene de skaper. Problemet er virkningene ofte ikke lar seg utrede i forkant. Derfor, mener Latour, bør vi ikke komponere verden med for store klosser eller i for rask tempo, men mer nennsomt og prøvende, så det blir mulig å justere kursen underveis. (Latour B. , 2007)

Da utbyggerne og deres arkitekter skulle i gang med Barcode startet de med et slags partitur, volumguiden, som både inneholdt et regelverk og et sett med geometriske former. Formålet

med disse formingsprinsippene var å få variasjon, luft og lys og inn i bebyggelsen, både på langs og tvers. Arkitekt Jan Petter Seim, fra A-lab/Dark forklarte meg hvordan guiden virker:

Da vi startet utbyggingen, fra øst til vest, med PwC bygget, valgte vi ut en bygningsform fra volumguiden. Det gir da føringer for hvordan neste bygg skal se ut, hvor det skal ha sin åpenhet for å ivareta lys, luft og siktlinjer osv.(..) Du har valgmuligheter, men det er et begrenset utvalg av muligheter. Når du valgt å skape åpenhet i PwC bygget ved å legge inn et hull i bygningskroppen, så kan du ikke gjenta dette i neste bygg. Da må du få åpenhet på en annen måte, i dette tilfellet en L form. (som ble utgangspunktet for det neste bygget, KLP-bygget, min tilføyelse).

Volumguiden inneholdt klare regler for arkitekturen, men i den praktiske prosjekteringen måtte disse avstemmes med alle andre krav til bygget, både fra de aktuelle leietakerne, eiere, ulike offentlige krav og krav til bærekraftige løsninger. Oslo kommunen hadde også utviklet et sett med ekstraordinære kvalitetskrav til boliger i Bjørvika, om daglys, oppholdsareal utendørs, miks av boliger med mer. I mange tilfeller kom kravene i konflikt, og konseptet ble vanskelig allerede da man kom til det andre bygget i rekka, KLP-bygget.



Operakvarteret, Illustrasjon: OSU

Arkitekt Marianne Sætre fra Snøhetta, som var med å tegne bygg nummer tre, fant ut at det var spesielt uheldig at arealplanen ikke definerte faste tomtegrenser³⁹. Hun beskrev for meg de problemene som oppstod da PwC-bygget skulle følges opp med et kombinert bolig- og næringsbygg:

«På stripe 2, der KLP bygget er oppført, ble det veldig viktig for PBE å få inn boliger (i samme bygg som næring, min tilføyelse). Det gjorde at det var veldig mye vanskeligere å få nok infrastruktur inn på det avsatte fotavtrykket. Du måtte ha dobbelt antall trappeløp og heissjakter blant annet, når du skulle ha både næring og bolig i samme bygg. I tillegg måtte dette bygget både møte regelverket til Barcode, innfri leietakers krav til arealer og fleksibilitet og tilfredsstille kommunens krav til boligkvalitet og siktlinjer. Dette kunne man bare løse i praksis ved å slå sammen to Barcodestriper til ett bygg. Dermed fikk man ikke det fotavtrykket som var regulert inn og mellomrommet mellom stripe 2 og 3 ble redusert fra 12 til 10 meter. KLP-bygget ble etter hvert en kjempemessig kvartalsblokk, en kvasi-Barcode, og resultatet ble at den neste tomten, som vi jobbet med, ble redusert til 16 meter. Problemet forplanter seg videre bortover rekka, og plutselig sitter de igjen med en stripe på bare 6 meter i enden av feltet, hva gjør vi med den? Jo, den blir jo til en veldig spennende boligblokk, men det er jo ikke et grep som er bærekraftig, hvis du tenker på energieffektivitet. Du kan aldri få optimale energibygger her. Disse to smale byggene, med grunnflater på 16 ganger 70 meter og 6 ganger 70 meter⁴⁰ er energimessig helt katastrofale, de er veldig ineffektive og du får altfor store fasader i forhold til volum. Uterommet som er 70 meter dypt og 10 bredt er også veldig trangt, og du får voldsomme lufthastigheter her. Du burde ikke kunne fravike prinsippet om 12 meter brede mellomrom, men det skjer fordi du innfrir alle utbyggers krav i det første bygget, uten å ha planlagt det neste. Og ettersom tomtene for hvert bygg ikke er fastlagt, så forskyver du en del problemer bortover rekka og ender opp med noen veldig smale striper.» (Marianne Sætre, Snøhetta)

³⁹ Barcodeplanen består av fire byggefelt. Hver av disse har flere striper, men det er bare de ubebygde stripene som er fastlagt i planen. De skal være 12 meter og det skal være minimum to slike striper i hvert felt. De bebygde stripene kan derimot vokse eller krympe alt etter utbyggernes ønsker.

⁴⁰ Snøhetta bygget er nr 3 og MADbygget nr 5 fra venstre

Virkningene av konseptet kom egentlig ikke frem før prosjekteringen av bebyggelsen startet. Det var først da det ble synlig hva volumguiden medførte i praksis, hvordan regler virket i kombinasjon med alle andre hensyn, og hvilke utfordringer og konflikter det skapte. Konfliktene har utløst kreativitet og interessante løsninger, som inkorporeringen av siktlinjer i et det tredje Barcodebygget, tegnet av Snøhetta. Men de har også oppløst konseptet, som i KLP-bygget, der to striper er blitt til ett kjempebygg. Uansett setter Barcode sterke rammebetingelser for prosjekteringen av bygg, som binder opp ressurser og oppmerksomhet og gir mindre handlingsrom for å ivareta andre mål. Konseptet har store, men uforutsette og derfor mange tilfeldige konsekvenser.

I løpet av utbyggingen (syv av elleve bygg sto ferdig i 2012) har erfaringer, ny kunnskap og teknologi gjort at reglene har andre og muligens mer forutsigbare virkninger nå enn da A- lab startet på det første bygget i 2005. Det gjelder blant annet energibruk. Som Marianne Sætre pekte på var konseptet i utgangspunktet «energimessig katastrofalt». Det hadde OSU muligens en mistanke om, da de takket ja til invitasjonen fra Norske Arkitekters Landsforbund om å arrangere en internasjonal konkurranse om energieffektive bygg.

4.2 Konkurransen om Europas mest energieffektive bygg 2005

Arkitektkonkurransen som ledet til Barcode hadde flere ambisiøse og konkrete programkrav knyttet til miljøvennlige løsninger og lavt energiforbruk (se utdrag i vedlegg 5). Men når det kom til evalueringen, var det viktigere for OSU å få et oppsiktsvekkende og interessant utbyggingskonsept. Det var også viktig å unngå for lange og massive fasader, både med tanke på utlufting og byliv på gaten, og gitt de forslagene som kom inn i konkurransen ble energikravene ikke avgjørende.

Men ambisjonen i Bærekraftprogrammet om at Bjørvika skulle fremstå som «et europeisk foregangsområde for bærekraftig byutvikling» lå fast, og OSU stilte seg positive da miljøpådrivere fra NAL ville ha en internasjonal arkitektkonkurranse om energieffektive bygg i Barcodestil. Sammen utarbeidet de et konkurranseprogram der

målet var å få et bygg med maksimalt energibehov på 80 kwh/ m²⁴¹. Ettersom dette var den første arkitektkonkurransen om realiseringen av Barcode, ble hovedarkitekten bak konseptet, den nederlandske Winy Maas, oppnevnt som juryformann.

Interessen var stor og det kom inn hele 22 forslag, fra både norske og utenlandske team. Av disse kom juryen frem til et mindre utvalg som så ut til å svare på alle programkravene. Deretter fikk den bistand fra Byggforsk for å kontrollberegne energitallene for byggene. Byggforsk gikk god for at samtlige aktuelle prosjekter tilfredsstilte kravet om maksimalt 80 kWh/m², og juryen valgte å premiere to av dem, det ene, Urban Energy, fordi det utmerket seg arkitektonisk, og det andre, Barcoat, fordi det ga «de beste kombinasjonsløsningene av alle konkurransens utfordringer» (OSU, NAL, ENOVA, 2005a).

Urban Energy var et forslag fra det danske arkitektelskapet TRANSFORM., med doble glassfasader og et avansert ventilasjonssystem der regulering av luftstrømmene var basert på naturlig oppdrift (uten bruk av energikrevende vifter) gjennom hulrom og atrier. Det andre premierte forslaget, Barcoat, var tegnet av Lund Hagem Arkitekter og oppnådde et lavt energibehov på en mer tradisjonell måte, med en ganske lukket fasade og ved å utnytte betongens varmelagringsevne i dekker og yttervegger.

Winy Maas var ikke i tvil om hvilket prosjekt som svarte til intensjonene i Barcode. Urban Energy var et transparent bygg, med luftighet og åpenhet mot omgivelsene, mens de fleste andre løsningene, inkludert Barcoat, fremstod som massive og lukkede bygg. Flere av juryens øvrige medlemmer var likevel usikre på om ventilasjonssystemet i Urban Energy ville fungere slik danskene beskrev, og helt på tampen, etter at juryrapporten var skrevet, bestilte de en «second opinion» fra SINTEF. Deres vurdering ble at Urban Energy ville kreve opp mot 240 kWh/m², tre ganger så mye som konkurransekravet. Dermed fikk juryen et dilemma.

Katharina Bramslev, som var en av miljøekspertene i juryen, har forklart at hennes egen

⁴¹ Det faktiske energiforbruket i nye kontorbygg ligger i snitt over 300 kwh/m² og år, som er en økning på 40 % over de siste ti årene. Det målte energiforbruket omfatter imidlertid langt flere energiposter enn standarden for «beregnet energibehov».

vurdering ikke først og fremst dreide seg om tall. Det viktigste var om bygget og løsningen totalt sett var robust og mulig å drifte med et lavt energiforbruk. Hun var overbevist om at Barcoat var det beste konseptet med tanke på energieffektiv drift. Urban Energy var en langt mer sårbar løsning.

Juryformannens hadde en annen tilnærming. For han var miljøkravet underordnet hensynet til å få en god, første demonstrasjon av prinsippene i «Barcode». Utbyggernes representant var på sin side opptatt av at bygget måtte være funksjonelt og fleksibelt i forhold til fremtidige leietakers behov. Sammen kom juryen derfor til at de ikke ville kåre én vinner, men i stedet premiere to forslag. I praksis var det ingen av teamene som fullt ut hadde løst oppgaven med å forene en transparent og nyskapende arkitektur i barcodeformat med lavt energibehov.

Da Winy Maas skulle presentere resultatet i Rådhuset, dagen etter at SINTEF hadde fortatt de siste kontrollberegningene, valgte han å fremheve sin favoritt, Urban Energy og la mindre vekt på Barcoat. Dermed utløste han en hissig diskusjon i fagmiljøet om redeligheten i konkurransen. Norske fagfolk stolte mer på SINTEFs enn danskenes beregninger, og mange satt igjen med et inntrykk av at energimålet ikke var tatt på alvor i juryeringen. Flere krevde at hele konkurransen ble annullert.

Både Katharina Bramslev og Arne Henriksen, som også satt i juryen, mener det var glassarkitekturen i Urban Energy som provoserte mest. Alle ”visste” jo at glassbygg ikke kunne være gode miljøbygg.

Du kan si at om du vil lage et godt energibygget så er det i prinsippet bare å lukke det, men det blir et veldig trist kontorbygg...Det bygget vi syntes var mest interessant, var utformet nærmest som en elefantkropp med fire bein. Det var rektangulært utvendig, men inni hadde det en organisk form, med et veldig spennende sentralrom. Det var i det hele tatt et spennende bygg. Men det at det var utformet i glass avstedkom nærmeste et sjokk... Jeg tror det som skjedde i ettertid handlet mest om reaksjoner på at vi kunne velge et glasshus. (Arne Henriksen)

Sett fra arrangørenes side var konkurransen skuffende. De tok de sprikende energitallene som bevis for at norske rådgivere kunne altfor lite om energieffektivitet i bygg. Ingen av rådgiverteamene hadde heller vært i stand til å innfri utbyggernes ambisjoner. I dag mener OSU at utviklingen har kommet ett langt skritt lenger.

Stripebebyggelsen stiller oss overfor en utfordring når det gjelder å oppnå både lavt energiforbruk og høy utnyttelse. Men det har skjedd store endringer siden vi startet på utbyggingen. Skjerpede offentlige krav, som TEK 10, har ført til en sterk utvikling av både kompetanse og nye produkter. I dag kan bygg med glassfasader oppnå betydelig lavere energiregnskap enn for få år siden ... Samsillet i byggeprosessen er også blitt bedre. (Bodil Nore, OSU)

Selv med bedre kompetanse, nye krav og bedre glass, vil Operakvarteret likevel aldri kunne bli et ledende eksempel på bærekraftig bygningsdesign. Til det har konseptet for store handicap. Om OSU virkelig hadde villet skape «Europas mest energieffektive bygg» måtte de ha valgt en annen bebyggelsesform. Men verken utbyggerne eller bygningsmyndighetene har hatt miljø og bærekraft øverst på prioriteringslista. I stedet har de valgt å markere Bjørvika med en «usedvanlig» arkitektur, der det kunstneriske uttrykket er viktigere.

Det er vanskelig å oppnå gode miljøløsninger når miljøhensyn først trekkes inn i etterkant av arkitektens formgivning og er underordnet konseptet. Rådgiveren som hadde ansvar for energi i Barcoatforslaget, Per F. Jørgensen er opptatt av at energiløsningene må prosjekteres som en integrert del av bygningsdesignet:

Vi er helt avhengige av å komme tidlig inn for å oppnå lavt energiforbruk. Arkitektene er blitt mye mer åpne og ber om hjelp tidlig. Før ble vi snarere trukket inn som miljøalibi... Vi jobber også på en annen måte, og bruker energiberegninger til å se på hvordan bygget oppfører seg. Før måtte vi kjempe for de tekniske løsningene, nå kommer de av seg selv.

Både Bodil Nore i OSU og Jørgensen mener det har skjedd en kompetanse- og produktutvikling som gjør at utbyggerne nå kan innfri nye energikravene uten for store merkostnader. OSU har valgt å la det siste bygget i Operakvarteret bli et pilotprosjekt

for klimanøytrale bygg. Det blir en prøvesten på hvor lavt det er mulig å komme i energiforbruk med Barcodekonseptet.



Barcoat, foreslått av Lund Hagem Arkitekter AS, Context AS, Hjellnes Cowi AS og Kan Energi



Urban energy, foreslått av det danske arkitektelskapet TRANSFORM og Bæk Simonsen & Aaris Aps (Foto fra juryrapporten)

4.3 Operakvarteret som miljøprosjekt

«Fleksibilitet er alfa og omega i eiendomsutvikling».
Tore Bjørke, OSU

Fagrådet som utviklet reguleringsplanen la mye arbeid i de tre bærekraftprogrammene og formulerte en sterk visjon om å skape «et europeisk foregangsområde for bærekraftig byutvikling» (OMOP, 2003, s. 8). Men i programmet har utbyggerne også vært nøye med å unngå forpliktende mål. Miljøoppfølgingsprogrammet, som jeg har konsentrert meg om, har gjennomgående overskrifter som minner om at dette er retningslinjer, ikke bindende krav. Og formuleringene av mål og tiltak i OMOP gir godt tolkningsrom. Det er derfor ikke så overraskende at utbyggers miljørapport fra 2011 viser at de ligger an til å innfri alle miljømålene. Rapporten viser også at det i seg selv ikke holder, for å skape et foregangsområde for bærekraftig byutvikling.

Verken utbyggerne eller PBE har virkelig prioritert miljøambisjonene. I følge Asbjørg Næss i Bjørvika infrastruktur (BI) har kommunen og saksbehandlerne i PBE vist liten interesse for miljø. Hun kan ikke huske at BI noen gang har fått kommentarer på de statusrapportene eller miljøoppfølgingsprogrammene (MOPene) de har sendt over i forbindelse med plan- og byggesaksbehandlingen.

Miljøstyringssystemet består som nevnt av et sett av miljødokumenter. De viktigste er MOPene som skal utarbeides og godkjennes sammen med hver ny arealplan og byggesak. Her skal utbygger redegjøre for hvordan miljømålene i OMOP vil bli fulgt opp i det aktuelle utbyggingsprosjektet. Den første av disse MOPene var antakelig programmet som fulgte omreguleringsforslaget for felt B10 i Barcode, i 2005. Det var et kortfattet dokument, på fire sider, med summarisk oversikt over hvilke tiltak som ville bli gjennomført for hvert av de 12 miljøtemaene. Bare noen få av tiltakene gikk ut over alminnelige lover og forskriftskrav, og bortsett fra den planlagte konkurransen om energieffektive bygg, var ambisjonen om å bli et europeisk foregangsområde fraværende. MOPen inneholdt ingen mål for energiforbruk i bygg, og utbygger slo fast at det ikke ville bli vegetasjon på bakken i dette området på grunn av kompakt arkitektur (Norconsult, 2006).

Miljøstyringssystemet har resultert i mengde MOPer, beregninger og rapporter om

miljøoppfølgingen i Bjørvika. Men systemet i seg selv skaper ikke resultater. Det er mer som et kvalitetssikringssystem, som dokumenterer at krav og formaliteter er i orden. Når kravene er uklart formulert og myndighetene ikke følger opp, blir denne kvalitetssikringen også svak. Tabellen under viser et utdrag fra MOP for allmenningen i Bispevika, fra 2009. Her fremgår det at det ikke kommer beplantning i Bispekilen på grunn av siktlinjene mot Akershus, samt at de lokalklimatiske forholdene ikke er utredet slik kravet sier. Jeg vet ikke hvordan denne MOPen ble behandlet i etterkant (den angår heller ikke Operakvarteret), men eksemplet viser at miljødokumentene inneholder informasjon som det er viktig at planmyndighetene får med seg og følger opp, for å sikre miljøhensyn i utbyggingen.

| Mål gitt i Overordnet Miljøoppfølgingsprogram (OMOP) | Byggherrens mål og krav inkl. myndighetskrav (mål; kursiv, krav; ordinær tekst) | Tiltak i bebyggelsesplan og prosjekt. <u>Fase:</u> bebyggelsesplan/forprosjekt/prosjekt |
|---|--|---|
| Lokalklima <i>Tilført forurensset luft fra omkringliggende bydeler sikres utlufting ved at de planlagte nord-sørgående gater og byrom holdes åpne og fri for hindringer som kan bremse utluftingen.</i> <i>Andre byrom må omfatte soner som gir lune oppholdsarealer med god solinnstråling og lite vind.</i> <i>Kastevinder skal ikke være til sjenanse i og langs soner hvor fotgjengere og syklist ferdes.</i> | <i>Bebyggelse, anlegg og tiltak skal søkes samordnet og tilpasset naturbetingelsene slik at det kan tas nødvendige og tilfredsstillende hensyn til lokalklima, herunder luftmiljø og utlufting, vindhastighet, kastevind og andre lokalklimatiske forhold. For alle tiltak skal virkninger på og innvirkning fra lokalklima utredes og dokumenteres.</i> | Det er ikke utført vindberegninger men da allmenningen ligger i retning øst/vest som ikke er retning for fremherskende vindretning på stedet, forutsettes ikke behov for tiltak for å begrense vindturbulens. |
| Vegetasjon <i>Det skal etableres et rikt vegetasjonsinnslag i bydelen.</i> <i>Beplantede områder skal tilrettelegges med variert vegetasjon.</i> <i>Det skal tilrettelegges for størst mulig biologisk mangfold.</i> | <i>Allmenningen skal utformes som et grønt og attraktivt byrom.</i> <i>Ved beplantning i gaterommene skal det velges tresorter som tåler forurensning. Tresorter som gir sterk pollenallergi, som rakeletrær (or, hassel, bjørk) bør unngås.</i> | Av hensyn til siktlinjen mellom Middelalderparken og Akershus festning etableres det ikke beplantning i Bispekilen. |

Tabell 3: Utdrag av Miljøoppfølgingsprogram for Bispevika, 2009

Mengden av miljødokumentasjon og antall mål og delmål kan gjøre at miljø forsvinner som tema i plan- og byggesaksbehandlingen, ikke minst hvis andre store temaer krever mye oppmerksomhet. Selve dokumentasjonssystemet, med tabellformater og egenutviklede maler

og beregningsmodeller, kan også bidra til å maskere innholdet. Det kan bli for tungt å sette seg inn i faktiske forhold, og saksbehandlingen kan få preg av en overflatisk sjekklistevurdering der hovedsaken er at alle forhold er kommentert i tabellen.

Fagrådet hadde pekt ut klimautfordringen den store miljøsaken. Det viktigste bærekraftmålet som ble formulert i 2003 var at Bjørvika skulle være selvforsynt med energi⁴² og uten utslipp av klimagasser fra stasjonære kilder (det vi si bygg og anlegg) «...når en ser bort fra utslipp som skjer i tilknytning til energiproduksjonen utenfor Bjørvika» (jfr. utdrag av OMOP s 95). Målet skulle ligge til grunn for både energiforsyningssystemet og utformingen av nybygg, men frem til nå har det hatt liten effekt. Den planlagte eneregisentralen som skulle forsyne hele området med CO₂-fri varme og kjøling, ble skrinlagt i 2012 fordi Bjørvika utvikling og Hafslund Energi ikke ble enige om betingelsene for energileveransen. Dermed står utbyggerne i Bjørvika tilbake med den «gamle» løsningen, som er å knytte seg til fjernvarmenettet. Det er et godt miljøalternativ, men det er ikke klimanøytralt (en andel av fjernvarmen produseres ved forbrenning av olje) og det vil ikke kunne forsyne byggene med kjøling, slik den planlagte sentralen var ment å gjøre.

OMOPen fra 2003 hadde også et mål om at energitilførselen til hvert bygg skulle være maks 90 kWh/ kvm for boliger og 110 kWh/ kvm for næringsbygg. Tallene er litt lavere enn energikravene i byggeforskriftene fra 2007 og fremstod som ambisiøse mål. Men bare hvis man ikke tok hensyn til at begrensningen kun gjaldt energitilførsel fra kilder *utenfor* Bjørvika. All energi fra den lokale eneregisentralen skulle holdes utenfor regnskapet. Så lenge utbyggerne regnet med at det ville komme CO₂-fri eneregisentral i Bjørvika, med god kapasitet, behøvde de ikke legge noen begrensning på energibehovet i de nye byggene. Tvert i mot åpnet formuleringen for at utbyggerne kunne se helt bort fra energieffektive løsninger (utover det lovpålagte). Om de faktisk har gjort det, eller likevel har vært opptatt av å begrense energibruk i bygg, er vanskelig å bedømme. I miljørapporten fra 2011 slår Bjørvika Infrastruktur fast at utbyggerne vil nå energimålene i OMOP. Men det er uklart *hvilke* mål de vil nå, spesielt etter at eneregisentralen ble lagt på is. Energitalle i BIs rapport er basert på en egenutviklet beregningsmodell som nettopp skiller mellom energileveranser fra interne og eksterne kilder. Beregningene gir et flertydig bilde av byggenes energibehov og gjør det

⁴² Det vil si en energibalanse, der energiforbruket internt i Bjørvika ikke er større enn det som produseres

vanskelig å vurdere resultatene, sannsynligvis også for myndighetene å følge opp energispørsmål i byggesaksbehandlingen.

Utbyggerne foretok også en revisjon av miljømålene i 2011 og endret OMOP på flere punkter. De nye målene omfatter blant annet strengere og bindende krav til energibruk i bygg. De ligger nå i forkant av de tekniske byggeforskriftene. Programmet har også fått flere nye punkter om materialvalg, men noen av de tidligere målene er omformulert og blitt svakere. Det heter ikke lenger at «Materialer skal ha lang levetid» men at «Materialer skal ha levetid tilpasset funksjon», og punktet om at «Materialer fra sårbare bestander skal unngås» er erstattet med «Hovedmaterialer skal bidra til lavest mulig forbruk av truede arter og knappe, ikke fornybare ressurser». Disse finjusteringene har antakelig ikke så stor betydning for resultatet. Men de er viktige for utbyggerne, som ikke vil forplikte seg til mål de ikke er sikre på å innfri og risikere å tape omdømme på dårlige miljøprofil.

Utbyggernes dilemma går tydelig frem av både den opprinnelige og reviderte OMOPen. De vil gjerne fremstå med sterke ambisjoner, men uten å være bundet av mål som kan komplisere og fordyre prosjektene. Det beste er om de kan finne vinn-vinn løsninger, løsninger som både gir økonomisk og miljømessig gevinst, både transparente fasader, fleksible kontorløsninger og lavt energibehov. Disse løsningene blir etter hver tilgjengelige som følge av strengere myndighetskrav, som stimulerer til kunnskapsutvikling og nye produkter. Men da er de ikke lenger nyskapende. For at Bjørvika skal bli et foregangsprosjekt må utbyggerne være villige til å satse selv på å utvikle og prøve ut nye løsninger. Det medfører risiko og krever både ekstra tid, kompetanse og motivasjon. Så langt i byutviklingen har både utbyggerne og plan- og bygningsetaten prioritert estetikk og design foran miljøhensyn. Hvis interessen for design hadde vært koplet tettere opp mot miljøambisjonene, kunne det vært en god bærekraftstrategi. Men bærekraftprogrammene for Bjørvika er utviklet og håndtert som separate satsingsområder, med ulike virkemidler for oppfølging. Ambisjonene for design og nyskapende arkitektur har hatt størst gjennomslag, de er del av merkevarebyggingen som både er salgsfremmende for utbygger og sterkt forankret i plan- og bygningsetaten. Miljøoppfølgingen har derimot fått karakter av et pliktløp, som utbyggerne stort sett har gjennomført alene, litt på siden av de interessante prosessene. Det viktigste med miljøstyringssystemet er blitt dokumentasjonen, ikke å bidra til nye standarder og løsninger for bærekraftig byutvikling.

4.4 Oppsummering

Arkitektkonkurransen om det første utbyggingsområdet i Bjørvika (Operakvarteret) resulterte i Barcode, både fordi det var et spennende og utfordrende konsept og fordi de konkurrerende forslagene ble vurdert som for dårlige. Skissene som viste tradisjonell kvartalsbebyggelse ga assosiasjoner til den døde fasaden langs Galleri Oslo. De ble for tette til å få utlufting av forurenset luft, for lite fleksible som kontorlokaler og hadde indre gårdsrom som fremstod som mørke og lukkede. Barcode var derimot både spektakulært og et godt salgskonsept for utbyggerne, med fleksible tomtestriper der kjøperne kunne forme sine egne merkevarebygg. Konseptet hadde også noen andre kvaliteter, blant annet hadde byggene likeverdige fasader mot den nye hovedgaten og gaten langs sporområdet. Arkitekten og juryen så Barcode som det motsatte av en mur. Det var en åpen bebyggelse som henvendte seg like mye til byen bak som til fjorden.

Men Barcode var også oppsiktsvekkende. Takket være det tette samarbeidet med planmyndighetene, ble det mulig for OSU å få konseptet inn i reguleringsplanen på tampen av planbehandlingen, uten å gå veien om offentlig presentasjon og eget vedtak i bystyret. Først to år senere, da OSU la frem forslag til omregulering for å få økt byggehøydene fra 51 til 67 meter langs hele Operatomta, våknet politikerne og befolkningen. Da kom det til en kraftig omkamp. Men på tross av den massive motstanden, endte det med at Barcode ble videreført med bare noen små justeringer.

Bystyret hadde bedt om å få «myket opp» planen, med lavere høyder, mer luft rundt Operaen og en smalere hovedgate, men endringsrommet var i praksis lite. Når Barcode først var introdusert, var videre utviklingen bundet opp av lovmessighetene i selve konseptet og utbyggingsavtalen som ga OSU rett til et bestemt utbyggingsvolum på tomten. Byggehøydene på 67 meter ble nødvendige for å innfri både avtalen og kravet til luftighet mellom byggene. Rapporten fra PBE avdekket at plansamarbeidet mellom de sentrale partene i Bjørvika hadde skapt så sterke bindinger mellom tomteutnyttelse, infrastruktur, arkitektur og økonomi, at det var små muligheter for å endre enkeltelementer uten å løse opp hele nettverket. Det ville kunne utløse reforhandling av avtalene, noe kommunepolitikerne ikke ville til å ta sjansen på.

Debatten og interessen for arkitektur, siktlinjer og høyder har overskygget miljømålene i utviklingen av Operakvarteret. Barcode ble valgt fordi det var et interessant estetisk og forretningsmessig konsept, ikke med tanke på klima og miljømål. Konkurransen om Europas mest energieffektive bygg i 2005 belyste hvor vanskelig det er å oppnå energieffektive bygg med de enorme fasadene og kravene til luftighet.

I oppfølgingen av bærekraftprogrammene har både PBE og utbyggerne hatt større engasjement for design enn gode miljøløsninger. Planleggerne har definert klimagassutslipp som det viktigste bærekrafttemaet i byplanen og tett utbygging rundt kollektivknutepunktet som et hovedtiltak. I dette bildet er en storskalert byutvikling, med høyhus og store offentlige rom blitt synonymt med bærekraftig urbanisering. Det holder PBEs fast ved, selv om høyhusutredningen fra 2002 viste at byggehøydene ikke er den viktigste faktoren for å skape en tett by. Et av problemene er at høyhus kaster skygger. Det blir godt illustrert i Bjørvika, der slagskyggene fra Barcode vil gjøre det mindre attraktivt å bygge over sporområdene i fremtiden.

Det er også vanskelig å argumentere for at byutviklingen i Bjørvika er bærekraftig på grunn av høy tetthet. I planen som helhet har veier og offentlige rom lagt beslag på 60 % av arealene, og tomteutnyttelse for bolig -og næringsbebyggelse er under halvparten av utnyttelsen i den første delen av fjordbyen, Aker brygge/Tjuvholmen.

Et av utbyggernes viktigste bærekraftprosjekt i Bjørvika, energisentralen, er foreløpig lagt på is og Operakvarteret har ennå ikke fått et forbildebygg for energieffektive løsninger. Det er langt frem før aktørene i Bjørvika eventuelt kan fremstå som et europeisk foregangsområde for bærekraftig byutvikling

Bjørvika 2013 og litt fremover:

Mye gjenstår av utbyggingen før det blir mulig å oppleve den nye bydelen i sin helhet og gjøre opp status for visjoner og mål. Med eller uten egen energisentral, vil klimamål stå i fokus og energiløsningene i bygg vil bli bedre. Bjørvika vil også få forbildebygg for miljø, blant annet med det nye Deichmanske biblioteket. Etter hvert vil det også komme mer vegetasjon, både på tak og bakkeplan. Likevel kan det bli et spørsmål om luftkvaliteten er god nok for å finne plass til de planlagte boligene, skole og barnehager. Retningslinjene for

luftkvalitet i boligområder ble skjerpet i 2012 og myndighetene skal følge tettere opp. Det kan skape utfordringer for både utbyggerne og kommunen.

Mange spør seg også hvordan de store byrommene, havnepromenaden og Dronning Eufemias gate skal kunne fylles med liv, ikke minste i høst- og vintermående. Utbyggerne i Operakvarteret har innsett at det kan bli behov for klimatiserte soner for fotgjengere og shoppere og bygger en innendørs handlegate på tvers av hele bygningsrekken. Det kan påvirke tilbudet og livet langs den nye boulevarden. Men Oslos befolkning vokser, og på den andre siden kommer det nye biblioteket som kan gi grunnlag for mer folkeliv. HAV vurderer å oppføre 500 studentboliger og bystyret har i mai 2013 vedtatt å bygge det nye Munchmuseet i Bjørvika. Byliv er uansett vanskelig å planlegge.

Havnepromenaden, allmenningene og Middelalderparken representerer store tilskudd av offentlige rom i byen. De utgjør 40 % av arealet i Bjørvika og blir opparbeidet med høye krav til materialbruk, møblering og aktiviteter. Det kan bli kostbart å opprettholde denne standarden over tid, og privat drift kan komme opp som en mulighet, alternativt å redusere standarden for å begrense belastningen på kommunens driftsbudsjetter. Orden- og sikkerhetshensyn kan også bli viktigere og få betydning for både design og bruk av områdene.

De lokale miljømålene, ønsket om sosialt mangfold og bærekraftmålet om lavt energiforbruk og klimagassutslipp fra den nye byen, vil alle bli vanskelig å innfri. Kostnadsnivået i Bjørvika gjør det sannsynlig at folk som etablerer seg har et høyt forbruksnivå og er mye på farten. Deler av boligmassen kan bli reserveboliger eller utleieenheter med lavt belegg, og utnyttelsen av boligene kan bli relativt lav, slik man ser tendenser til på Aker Brygge og Tjuvholmen. Grunnlaget for nabokontakt og engasjement i nærmiljøet vil sannsynligvis være lavt, i hvert fall i den første perioden. Verken prisnivå eller egenskapene som er bygget inn i arkitektur og uterom i Bjørvika legger til rette for ambisjonen om et bærekraftig foregangsområde. Men det er fortsatt rikelig med muligheter for å justere kursen, og byutviklingen stopper heller ikke med utbyggingen og de ferdigstilte prosjektene.

5. SAMMENSTILLING OG ANALYSE AV FUNN

Visjonen om fjordbyen og målet om bærekraftig byutvikling har endret betydning siden planleggingen av Bjørvika startet på 1980- og -90-tallet. Utgangspunktet for fjordbyvisjonen var en byutvikling som skulle gi «fjorden tilbake til byen». Senere er sjøfronten blitt en merkevare og Bjørvika et eiendomsutviklingsprosjekt som skal trekke nye grupper og investeringer til Osloregionen. Bærekraftbegrepet er gått fra å omfatte økonomiske, økologisk og sosiale aspekter til å dreie seg om vekst, innovasjon og klimagassutslipp.

Lokalisering av Operaen i Bjørvika skulle bli starten på en sammenhengende byutvikling, der opprusting av bydelene i Oslo øst var en viktig del av formålet. Men etter stortingsvedtaket ble planene konsentrert om den nye byen, og hensynet til bydelene rundt, lokale miljøforhold og et variert boligtilbud ble overskygget av de nye mulighetene.

Arealplanleggingen i Bjørvika startet som vegplanlegging i regi av Statens vegvesen, med «en byplanlegging på si».⁴³ Etter en idékonkurranse om nytt vegsystem i Bjørvika i 1993 ble senketunnel valgt som løsning. Denne løsningen fikk også konsekvenser for utformingen av hovedgaten gjennom Bjørvika, Dronning Eufemias, med en bredde på 43,2 meter. Gateløpet er ett av flere sentrale elementer i planen som har blitt gjenstand for revurdering og omkamper lenge etter at de var fastlagt. Da bystyret behandlet grunnlaget for byutviklingen i 2001, var bredden på Dronning Eufemias gate i realiteten avgjort. Debatten om kom først i 2006, etter at gateløpet var bundet opp i en rekke andre løsninger.

I 2001 var bystyret opptatt av å legge til rette for en sammenhengende byutvikling, der fremtidig utbygging over sporområdet på Oslo S var en viktig del av helheten. Men Jernbaneverket ville ikke åpne for utbygging av hensyn til den fremtidige utviklingen av stasjonen. Fagrådet som ledet reguleringsplanarbeidet kom til at overbygging av sporområdet var urealistisk og valgte å se bort fra bystyrevedtaket om å utrede mulighetene. Det forholdt seg heller ikke til bystyrevedtaket om å begrense byggehøydene til 51 meter, men fremmet i første omgang forslag om 100 meter høye punkthus langs stasjonsområdet. Høydene ble redusert etter at Riksantikvaren varslet innsigelse, men PBE fikk likevel lagt inn to punkthus

⁴³ Eivind Hartmann, intervju 11. juni 2012

med høyder inntil 67 i på tampen av reguleringsplanprosessen. Det åpnet for at utbygger kunne komme i gang med Barcodebebyggelsen.

Målet om sammenhengende byutviklingen ble derfor ikke innfridd slik bystyret så det for seg. Sporområdet ble liggende urørt i planprosessen og Barcodebebyggelsen og den nye Dronning Eufemias gate kan oppleves som nye barrierer mellom fjorden og byen bak.

I byplanskissen fra Statens vegvesen var sammenhengen mellom vegkapasitet og utbyggingsvolum en viktig premiss. Vegvesenets analyser viste at det nye vegsystemet ville tåle en utbygging på mellom 350 og 500 000 kvadratmeter. Denne begrensningen ble ikke tatt hensyn til i reguleringsplanen. Her ble utbyggingsvolumet økt til 900 000 kvadratmeter, hvorav 4-5000 boliger. Det nye volumet og boligaltet inngikk i en annen type helhetsvurdering, der utbyggingsøkonomien og fordeling av utbyggingsrettighetene dannet rammebetingelsene. Vegsystemet og byrommene skulle finansieres av inntekter fra eiendomsutvikling, og planprosessen ble lagt opp med sikte på å komme til enighet med grunneierne om deres finansieringsbidrag.

Økningen i utbyggingsvolum vil skape ny trafikk på gateplanet, med mer støy og forurensning. Likevel ble det ikke gjort noen ny konsekvensutredning. Bystyret godkjente økningen som premiss for planleggingen i 2001, men la også inn krav om at alle boligene skulle ha tilfredsstillende luftkvalitet og trafikktettheten i hovedgaten ikke skulle overstige 10 000 kjøretøy i døgnet. I praksis var disse kravene uforenlige. Håpet var at kollektivtilbudet ville ta unna trafikkveksten og at luftforurensningen ville gå ned som følge av mer miljøvennlige biler. Men målinger i 2010 har vist at luftkvaliteten er like dårlig, om ikke verre enn i 2001. Det kan gjøre det vanskelig å oppnå det planlagte boligaltet.

Bærekraftig byutvikling var ett av argumentene for å øke utnyttelsesgraden i planen. Det gjaldt spesielt tettheten rundt Oslo S, der arbeidsplasser og boliger kan dra nytte av kollektivtilbudet. Ved å løfte klimasaken frem som det viktigste bærekrafttemaet har eiendomsutviklerne fått et tungt argument for å øke tettheten og verdien av eiendommene. Klimatrusselen har tonet ned betydningen av de lokale problemene knyttet til luftkvalitet og støy.

Planen for Bjørvika ble utviklet i et plansamarbeid (fagråd) mellom grunneierne, kommunen og de store statlige utbyggerne. Gjennomføringsmodellen, basert på utbyggingsavtale, gjør at det blir få parter, interesser og temaer som er representert i prosessen. For å kunne komme frem til en avtale, må grensene defineres tidlig, både i form av fysiske plangrenser og økonomiske rammer. Innenfor disse rammene må planen først og fremst løse de problemstillingene som har interesse for partene.

Fagrådet jobbet for å oppnå konsensus om planen, og fremsto etter hvert med en holdning til byplanen som klart skilte seg fra de prinsippene bystyret var opptatt av. Rådet gikk inn for en storskala byutvikling, med spektakulær arkitektur, store byrom og høyhus. Gjennom hele planprosessen har de samarbeidende partene bygget opp argumentasjonen for høyere hus og større skala ved å distansere seg fra såkalte nostalgiske og uekte byplanidealer, med Byens fornyelse og «New Urbanisme» som utpekte motstandere. Det avgjørende argumentet har vært at «Oslo i likhet med andre storbyer er i ferd med å gjennomgå et omfattende skifte av fokus i sin definisjon av bærekraft.». Klimatrusselen krever «kompakt bysentrum der kollektivtilgjengeligheten er best». (Plan- og bygningsetaten, 2007a, s. 75) Men med dette engasjementet for en ny æra i byutviklingen har planleggerne også sett bort fra flere av bystyrets vedtak og prinsipper for planarbeidet.

Det tette samarbeidet over lang tid kan ha gjort deltakere uimottakelige for motforestillinger og andre perspektiver. Det kan muligens forklare hvordan utbyggingen av Barcode kunne komme i gang uten at konseptet ble presentert for bystyret. Med bistand fra PBE fikk utbyggerne sikret åpning for to punkthus i reguleringsplanen. Det skjedde på tampen av planbehandlingen, etter at planen hadde vært på offentlig høring, men før den ble endelig behandlet av bystyret. Bystyret godkjente dette som en løsning på striden om høyder i planen, men uten å kjenne til barcodekonseptet. Også i denne saken kom diskusjonen i etterkant, tre år senere, og viste at konseptet brøt kraftig med både politikernes og befolkningens forventninger til byplanen.

Hovedaktørene selv gir uttrykk for at fremgangsmåten i prosessen var berettiget, både av hensyn til tempo og kvaliteten av byutviklingen. Det etterlater et inntrykk av at «tankekollektivet» som planlegger Bjørvika er blitt så lukket om egne temaer og interesser at viktige samfunnshensyn har havnet i blindsonen. Det gjelder både krav til åpenhet og

medvirkning i planprosessen, sammenhengende byutviklingen og betydningen av lokale miljøforhold.

Spriket mellom planidealene i fagrådet og mange av prinsippene i bystyrevedtaket fra 2001 kom tydelig frem rundt omkampen om Barcode. Bystyret ba PBE se på planen på nytt og vurdere mulighetene for både alternative utbyggingsløsninger, lavere byggehøyder, åpninger i bebyggelsen foran Operaen og redusert bredde av den nye hovedgaten. Dette var alle planløsninger som politikerne selv hadde vært med å vedta, men uten å oppfatte hvordan de ville se ut eller virke i praksis. Det kan skyldes at planelementene var lite synliggjort i presentasjonene, men også at planer og avtaler ble lagt frem som en sluttet helhet. Beslutningene gjaldt helhetsgrepet, og detaljene og de enkelte planelementene fikk mindre oppmerksomhet.

Alternativvurderingene som ble lagt fram av PBE i 2007 viste at endringsrommet var sterkt begrenset. Planløsningene, infrastrukturen, arkitekturen og avtalene mellom partene var utviklet i en sammenheng og med gjensidige bindinger som gjorde det vanskelig å forandre ett av elementene uten å oppløse helheten. Bystyret hadde med hensikt redusert det politiske styringsrommet da det overlot ansvaret for utbyggingen av offentlig infrastruktur til utbyggerne. Det ble gjort for å sikre en rask byutvikling uten å belaste kommunebudsjettene. Utbyggingselskapene og private aktører som Linstow var på sin side villig til å påta seg forpliktelsene i et så krevende byutviklingsprosjekt nettopp fordi de hadde et sterkt avtaleverk i ryggen og redusert risiko for politisk innblanding.

Overføringen av ansvar og rettigheter til de autonome grunneierne og utbyggingselskapene i Bjørvika skjedde tidlig i prosessen, på grunnlag en grovmasket reguleringsplan, koplet med en utbyggingsavtale som fastsatte de økonomiske rammene. I dette rammeverket fikk de politiske målene om sosial boligprofil og miljøhensyn en uforpliktende status. Realiseringen av målene er derfor avhengig av utbyggernes velvilje og tett oppfølging fra kommunen.

Til nå har kommunen og utbyggerne funnet hverandre i satsingen på design og ny arkitektur. Begge parter har vært opptatt av å utvikle Bjørvika med egen identitet, ved å skape «usedvanlige» arkitektoniske kvaliteter og gjennomgående design. Arkitektkonkurransene som er gjennomført har lagt nye føringer i planen. Det gjelder ikke minst konkurransen om

bebyggelsen i Operakvarteret, som resulterte i Barcode. Konseptet er et formingsprisnipp, som har tatt selvstendig grep om utviklingen. Det spesielle regelverket for Barcodearkitekturen, som krever variasjon og luftighet mellom byggene, gjorde at byggehøydene i Operakvartalet måtte opp 6 etasjer i forhold til reguleringsplanvedtaket fra 2003. Kombinert med utbyggingsavtalen, som sikrer utbyggerne et visst utbyggingsvolum, ga Barcodereglene i realiteten ikke politikerne noe annet valg enn å godta en omregulering til nye høyder.

Arkitektkonkurranser, overgripende ideer og designkrav er instrumenter som kan skape nytt styringsrom for både utbyggerne, planleggerne og arkitektene selv. Et sterkt helhetsgrep eller kunstnerisk uttrykk blir en rammebetingelse for andre hensyn. I Bjørvika vil store konsepter, som havnepromenaden, og gjennomgående designkrav, som kravet om sort basalt i alle allmenningene, legge beslag på tilsvarende store arealer og budsjetter. Andre krav og mål vil muligens måtte vike. Disse store grepene er tatt uten inngående kunnskap om hvordan de vil virke. Behovet for høyder i Barcode ble eksempelvis ikke forstått av planmyndighetene før konseptet var under utforming. En upåaktet virkning av høydene er at slagskyggene over sporområdet vil gjøre det mindre attraktivt med en fremtidig overbygging.

Barcode demonstrerer hvordan teknologiske og materielle løsninger er virksomme elementer og setter nye agendaer i byutviklingen. Gjennomføringsmodellen i Bjørvika, med avtaler og utbyggingsselskaper er en annen, administrativ, løsning som har tilsvarende selvstendige virkninger. Utbyggingsavtalen betyr at styringsrammene blir definert av utbyggingsøkonomien og regnskapet for utbyggingsvolum, mens sammenhengene mellom vegsystemet, boligtilbudet, miljømålene for byutviklingen osv. blir underordnet. Modellen trekker opp klare grenser mellom den eksisterende og den nye byen, noe som i seg selv er problematisk, spesielt for en byutvikling på Norges største kollektivknutepunkt. Og den medfører et ensidig fokus på nye investeringer. Den fremtidige driften av de offentlige områdene, faller mer eller mindre ut som tema.

Det viser at de tekniske og administrative løsningene ikke er nøytrale virkemidler, men politisk relevante løsninger som forskyver makt og løfter frem bestemt temaer for vurdering, mens andre forsvinner ut av bildet. Latours forslag om å inkludere «tingene» sterkere i politikken, er myntet på denne utfordringen. Han foreslår å åpne «boksene» ved å sette

teknologiske valg og løsninger på den politiske dagorden som selvstendige temaer eller «matters of concern». Det er ikke nok at politikerne forholder seg til økonomiske rammer og overordnede mål om trafikk tall, antall boliger, klimamål etc. Teknologiene og avtaleformene setter egne agendaer og påvirker utviklingsforløpet. De har ofte utilsiktede og uforutsette virkninger som krever mer oppmerksomhet i plan- og beslutningsprosessene.

Analysen av byutviklingen har endt opp mer fokus på grenser, rammer og helhet, enn på hybride nettverk. I likhet med planleggerne har jeg konsentrert oppmerksomheten om den nye byutviklingen og de interne sammenhengene i Bjørvika. Nettverkene av idéer, utbyggingsprosjekter, infrastruktur, organisasjoner og personer som dominerer utviklingen har koplinger til aktører langt utenfor Bjørvikaprojektet, både i tid og rom. Det er så vidt blitt belyst, men jeg har valgt ikke å forfølge disse nettverkene videre. Det ville både blitt for omfattende og beveget analysen utenfor problemstillingene.

Tilnærmingen med utgangspunkt i aktør-nettverk teori har derimot bidratt til å få frem hvordan fysiske løsninger, administrative ordninger, ideer og enkeltpersoner samvirker i byutviklingen og hvordan både materielle og ikke-materielle elementer vekselvis setter rammer for forløpet. Bildet av hvilke interesser som har vært premissgivende i Bjørvika og hvilke interesser som er blitt underordnet eller har falt ut, har endret seg i prosessen. Utviklingsforløpet har ikke vært låst, men de ideene som har åpnet for nye retninger i byutviklingen har kommet fra innsiden av Bjørvikaprojektet, og spesielt fra arkitektkonkurransene som er avviklet i regi av utbyggerne. Eksterne initiativ og formelle politiske vedtak har hatt mindre betydning.

Utviklingen av Operakvarteret viser at interessen for arkitektur og design har vært overordnet miljøhensyn. Barcodearkitekturen har ikke gjort det mulig å skape et forbildebygg for energieffektive løsninger, og konseptet kunne ikke blitt valgt dersom miljøoppfølgingsprogrammet for Bjørvika hadde vært premissgivende. Eksemplet viser også at tallfestede miljømål ikke nødvendigvis gir gode styringsrammer. Hvis miljømålene er svakt forankret, kan miljøoppfølgingen ende opp som en talløvelse, der målene blir innfridd vel så mye ved tilpasninger i beregningsmodellene som med reelle fysiske tiltak.

Miljøstyringssystemet omfatter mange mål og delmål som skal følges opp, og utbyggerne er opptatt av å ha kontroll på «alt», både av hensyn til byggesaksbehandlingen og omdømmet. Helheten gir en kvalitetssikring av utbyggingen, men kan være til hinder for å få søkelys på de viktigste problemstillingene og sette ressursene inn der det gir størst effekt. Hvis Bjørvika virkelig skal kunne bli et foregangsområde for bærekraftig byutvikling, er miljøoppfølgingssystemet ikke nok. Ambisjonen krever engasjement og pådrivere som foreløpig har manglet i utviklingen av Operakvarteret, både blant utbyggerne og myndighetene.

6. KONKLUSJON

Studien viser at de folkevalgte representantene ikke har nådd frem med sine opprinnelige mål. Den dokumenterer også at det faglige arbeidet «internt» i plan- og utbyggingsprosjektene og i samarbeidskonstellasjonen mellom utbygger og kommunale myndigheter har fått stor betydning for retningen i byutviklingen. Bedre innsyn i prosessen og mer oppmerksomhet rundt hvordan tekniske og arkitektoniske løsninger legger premisser for det videre utviklingsforløpet, kunne gitt bedre styring og forhindret at byutviklingen beveget seg for langt bort fra de opprinnelige intensjonene.

Byplanleggingen i Bjørvika fremstår som fragmentert. Beslutningene om vegsystem, arealbruk og utbyggingsvolum er tatt delvis uavhengig av hverandre. Samferdselsmyndighetene og infrastrukturselskapene har lagt sterke bindinger på planen, som har skapt konflikter med andre byutviklingsmål. Disse motsetningene er ikke blitt løst i planleggingen. Utbyggingsvolumet ble avgjort uten hensyn til veikapasitet, og den økte trafikkbelastningen, luftforurensing og støy kan slå tilbake på byplanen og gjøre det vanskelig å innfri boligmålet.

Målkonfliktene har fått liten oppmerksomhet. De er ikke belyst i en helhetlig konsekvensutredning og svakt kommunisert i plandokumentene. Bystyret og utenforstående interessegrupper har derfor vært avskåret fra å engasjere seg i forkant av beslutningene og medvirke i prioriteringene eller kreve tiltak for å løse målkonfliktene. Prioriteringene er i stedet avgjort av sektorinteresser og isolerte vurderinger; Statens vegvesens vurdering av vegbredde; Jernbaneverkets behov for å skjerme sporområdet; Hafslunds forretningsplaner;

Riksantikvarens vurdering av siktlinjer og fredningsbehov; NSB/ROMs eiendomsinteresser, Plan- og bygningsetatens engasjement for design og høyhus osv. Det opprinnelige målet om sammenhengende byutvikling og andre viktige lokalpolitiske hensyn har falt utenfor partenes helhetsvurderinger.

Estetikken er preget av merkevaredesign, med abstraksjoner og historiefortellinger. De nye fortellingene løfter arkitekturen ut av hverdagen, men også ut av trivielle problemstillinger, som funksjons- og miljøkrav. Spannende byrom, som nedgangen i Stasjonsallmenningen, kan by på «taktile» opplevelser for noen, men ekskluderer andre. Og elefantkroppen i Barcode, med den luftige buken, har problemer med å møte nye energikrav. Disse estetiske idéene, i store formater, bidrar til å dreie byutviklingen bort fra alminnelige samfunnsmål.

Organiseringen av planarbeidet og utbyggingen har gjort at prosessen er blitt lukket tidlig om få interesser og mål. Viktige samfunnshensyn, som hensynet lokal miljøkvalitet og et balansert boligtilbud har falt utenfor rammene av planen og avtaleverket. Sjefen for Plan- og bygningsetaten Ellen de Vibe har i flere sammenhenger uttalt at «vi bygger byen med andres klosser», mens avdelingsdirektøren i EBY, Ove Ellingsen, som har ansvar for kommunens interesser i utbyggingsavtalen, sammenlikner utbyggingsvolumene i byplanen med sjetonger. Begge får frem at byutviklingen foregår med isolerte brikker som fordeles mellom deltakerne og flyttes rundt på kartet til alle er enige. Med utgangspunkt i at byutviklingen skulle ha byens befolkning som mål, er det både få spillere og få brikker i dette spillet. I et miljøperspektiv er også de fysiske byggeklossene for store. Mindre overgripende konsepter og færre gjennomgående designkrav ville gitt flere frihetsgrader til å flette inn ulike hensyn i detaljplanleggingen, både gode boliger, vegetasjon arkitektur, luft, fint gatebelegg osv. og ikke minst både hensyn til investeringer og drift. De mange generelle kravene til utbyggingen i Bjørvika binder opp ressurser og tvinger frem prioriteringer tidlig, som kanskje senere, i en mer finmasket vurdering, kunne blitt bedre eller i beste fall unødvendige.

De politiske målene for byutviklingen krever at flere parter må medvirke i planprosessen. Til nå er det først og fremst grunneierne, utbyggerne og myndighetene som har vært direkte involvert, og helheten i planen er hovedsakelig bygget rundt deres interesser og synspunkter. De samme aktørene går igjen gjennom hele utviklingsperioden, og over tid blir det for lite mangfold av perspektiver i samarbeidet. Den tette kontakten over lang tid gjør at tankegangen kan bli låst rundt bestemte ideer, som sammenhengene mellom høyder, tetthet og bærekraft,

utbyggingsvolum og infrastrukturbidrag eller tunneler og Fjordbyutvikling. Det kan stå i veien for bedre løsninger.

Flere perspektiver kunne ha kommet inn i prosessen ved å dele opp planen i flere faser eller fordele eierskapet til de offentlige tomtene på flere aktører. En annen måte å bringe inn nye parter på, kunne vært å gi bydelsutvalgene i Oslo innsigelsesrett. Det ville antakelig satt bremsen på utbyggingen, men kunne også utløst ny kreativitet og muligheter for å forene flere hensyn i løsningene. Flere parter og perspektiver kunne også vært tatt inn utbyggingsavtalen. Både bærekraftprogrammene og kravet om rimelige utleieboliger kunne vært gjort mer bindende. Men disse togene er gått og ville uansett kreve tunge prosesser. Et overkommelig tiltak for å dreie den videre byutviklingen i en mer bærekraftig retning kan være å knytte sammen programmene for miljø, design og kultursatsing til et helhetlig bærekraftprogram med færre, men større og felles ambisjoner; et nytt «bærekraftregime» med en ny organisering. Bærekraftig utvikling, som skal forene hensyn til økonomi på både kort og lang sikt, med økologi og sosiale rettferdighet i global målestokk, er ikke et ferdigutviklet og entydig begrep. Det krever nye måter å arbeide på og ny kunnskap som må utvikles ved å kople eksisterende kunnskapsfelt. I dette utviklingsarbeidet kan Bjørvika når som helst bli et forgangsområde, ikke i form av et fysisk demonstrasjonsprosjekt, men en foregangsprosess for en bærekraftig byutvikling, som integrerer det nødvendige med det usedvanlige.

REFERANSER

- Apall-Olsen, I. (2012). *Bjørvika-en mangfoldig sentrumsbydel*. Masteroppgave ved Institutt for medier, kultur og samfunnsfag, Universitetet i Stavanger.
- Arnoldi, J. (2003). Aktør-netværk teori. A-moderne (sociologisk?) teori. *Dansk Sociologi*, 2009, vol.14, nr.3, s.10-22
- Asdal, K, B. Brenna og I. Moser (red). (2007). *Technoscience*. Oslo: Unipub.
- Asdal, K. (2008). On Politics and the Little Tools of Democracy: A Down-to- Earth Approach. *Distinktion*, s. 11-26.
- Bergsli, H. (2005). Den nyliberale dreiningen i byutvikling-en studie fra Paris. *Plan*, nr 2, s. 16-21.
- (2009). Når kulturen kommer i havn. Diskusjon av sosiale rettigheter til byen. *Kunst som protagonist?* s. 24-32, Commonlands, Hentet juni 2013 fra http://www.commonlands.net/readers/kunst_som_protagonist_no.pdf
- Bjørvika Infrastruktur (2009). *Utdrag av Miljøoppfølgingsprogram for Bispevika* Upublisert
- (2011). *Miljørapport for Bjørvikautbyggingen*.
Hentet juni 2013 fra <http://www.bjorvikautvikling.no/>
- (2012). *Bærekraft i Bjørvika. Overordet miljøoppfølgingsprogram*.
Hentet juni 2013 fra <http://www.bjorvikautvikling.no/>
- Bloor, D. (1973). Wittgenstein and Mannheim and the Sociology of Mathematics. *Studies in History and Philosophy of Science*, Vol 4 , nr.2 , s. 173-191.
- Byens fornyelse (u.d) Om byens fornyelse, Hentet juni 2012 fra <http://www.byen.org/mer.html>
- Civitas. (2010). *Utredning av luftkvalitet Bjørvika – Munch - og Deichmanområdet..*
- Callon, M. (1986). Some elements of Sociology of Translation, i K. Asdal, B. Brenna og I. Moser, *Technoscience*, s.57-78
- (1998). Actor-Network Theory- The market test, i i K. Asdal, B. Brenna og I. Moser, *Technoscience*, 2007, s.273-286
- Concept (2012). *Fjorden, byen og operaen. En evaluering av Bjørvikautbyggingen i et beslutningsteoretisk perspektiv*. Rapport nr 28.
- Elevestrand, F. (2008). *Universell utforming som idé, strategi og praksis*. Masteroppgave ved Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitetet i Oslo.
- Elster, J. (1979). *Forandring og dialektikk. Noen grunnbegreper i vitenskapsteorien*. Pax forlag. Oslo
- Enebakk, V. (2000). *Fra Wissenssociologie til Sociology of Knowledge. Resepsjonen av Karl Mannheims kunnskapssosiologi*. Senter for teknologi, innovasjon og kultur, Universitetet i Oslo.

- Fiskeri-og kystdepartementet. (2001). Om lov om endring i lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v. *Ot.prp. nr. 90 (2001-2002)*.
- Fleck, L. (1997). *Uppkomsten og utvecklingen av ett vetenskapligt faktum. Innledning til läran om tankestil och tankekollektiv*. Stockholm: Brutus Östlings Bokforlag Symposium.
- Flugstad Eriksen, K. (2012) Det stormer rundt bygningene i Barcode, Oppslag i Aftenposten, Oslo By. 12.12.2012
- Gehl/SLA arkitekter/Bjørsvika infratraktur. (2007). *Byrom og gaterom*. Temahefte.
Hentet juni 2013 fra <http://www.prosjekt-fjordbyen.oslo.kommune.no>
- Harman, G. (2009). *Prince of Networks. Bruno Latour and Metaphysics*. Melborne press, Hentet juni 2013 fra <http://bibliotecalibre.org/bitstream/001/432/1/Prince%20of%20Networks.pdf>.
- Harvey, David (2003) Right to the City. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol.27, nr 4,s. 939–941
- Harwood, J. (1986, feb). Ludwik Fleck and Sociology og Knowledge. *Social Studies of Science*, vol 16, No.1, ss. 173-187.
- Hvoslef-Eide Arkitektkontor (u.d) Presentasjon av vinnerforslaget etter konkurransen Fjorden og byen 2000, Hentet Mai 2013 fra www.hvoslef-eide.no.
- Jasanoff, S. (2004). Ordering knowledge, ordering society. I *States of Knowledge. The Co-production of Science and Social order* (ss. 22-24). Routledge.
- Johnstad, S. H. (2008). *Bærekraft i Bjørsvika? En case-studie av bærekraftdebatten knyttet til utbyggingen av Bjørsvika*. Masteroppgave ved Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitetet i Oslo.
- Jore, M. K. (2010). *Drømmen om Snelda. Andelslaget Sneldas argumentasjon for å bygge et flerkulturelt senter i Bjørsvika*. Masteroppgave ved Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitetet i Oslo.
- Jørgensen, K. F. (2011). *Mens vi venter. En analyse av strategisk bruk av temporær urbanisme*. Masteroppgave ved Institutt for Landskapsplanlegging, Universitetet for Miljø- og biovitenskap.
- Kjærås, I. A. (2009). *Barcode dekodet*. Masteroppgave ved Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitetet i Oslo.
- Kuhn, T. (1962). *The Structure og Scientific Revolutions*. Chicago.
- L. Launsø, I. Olsen, I, Rieper, (2011). *Forskning om og med mennesker*. Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck AS, København:
- Latour, B. (1987). *Science in Action. How to follow Scientists and Engineers through Society*. Harvard University Press.
- (1990a). On Actor-Network Theory. A few clarifications pluss more than a few complications.
Hentet fra <http://www.cours.fse.ulaval.ca/edc-65804/latourclarifications>.

- (1990b) Postmodern? No simply amodern. Steps towards an anthropology of science.
Stud.Hist.Phil.Sc, 1990, ss. 145-199.
- (1991) *Vi har aldri vært moderne*. I norsk oversettelse 1997, Spartacus, Oslo.
- (1992) Where are the missing masses? Sociology of a Door.
Hentet mai 2013 fra <http://www.bruno-latour.fr/latour.fr>
- (2002) Gabriel Tarde and the End of the Social . I P. Joyce, *The Social in Question. New Bearings in History and the Social Sciences*, s. 117-132. London: Routledge.
- (2005). From Realpolitik to Dingpolitik or How to Make Things Public. I B. L. Weibel, *Making things public: atmospheres of democray*. The MIT Press: Cambridge Mass.
- (2007). To Modernize og to Ecologize? That is the Question. I K. Asdal, B. Brenna og I.Moser, *Technoscience*, s. 249-272. Unipub.
- (2011a). An attempt at a “Compositionist Manifest”
Hentet mai 2013 fra <http://www.bruno-latour.fr/latour.fr>
- (2011b). Waiting for Gaia. Composing the common world through arts and politics.
Hentet mai 2013 fra <http://www.bruno-latour.fr/>.
- Law, J. (1992). Notes on the Theory of the Actor Network: Ordering, Strategy and Heterogenity.*System Practice*, Vol 5, nr. 4, s. 379-382
- Mannheim, K. (1928), Competition as a Cultural Phenomenon, presentert som første gang som forelesning i Zurich , publisert i K. Mannheim (1952) *Essays on the Sociology of Knowledge* Routledge and Kegan Paul, Ltd
- (1936). *Ideology and Utopia*. London and New York: Routledge & Kevin Paul Ltd.
- Nergaard, E. (2006). *Kulturplanlegging i Bjørvika: Mellom stat og marked*. Masteroppgave ved Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi.Universitetet i Oslo.
- Nielsen, L. T. (2009). *Kulturplanlegging i Bjørvika*. Masteroppgave ved Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi.Universitetet i Oslo.
- Norconsult. (2006). Miljøoppfølgingsprogram for B11-13 (MOB), Bjørvika, vedlegg til *Reguleringsplan til offentlig ettersyn for eiendom 234/6+16, felt B11-B13 og B22, Bjørvik*. Oslo kommune (2001). *Sak til Bystyret 536 28/11/2001*.
- (2003). Forhandlinger i Oslo bystyrets møte onsdag 27. august 2003 Hentet juni 2013 fra <http://www.bystyret.oslo.kommune.no/>
- (2008). *Fjordbyplanen*.
- OSU,ROM, Linstow (2003). Arkitektkonkuranse i Bjørvika Felt B10. Konkurransesprogram.Upublisert
- OSU/NAL/Enova. (2005a). Europas mest energieffektive næringsbygg? Juryens rapport.
Hentet juni 2013 fra <http://www.arkitektnytt.no/bjoervikafadesen?iid=4694&pid=MySite-Debate-DebateFiles.Native-InnerFile-File>

- (2005b). Europas mest energieffektive næringsbygg. Konkurransprogram.
Hentet juni 2013 fra <http://www.arkitektur.no/?nid=157819&pid=21227>
- Pels, D. (1996, Mars). Karl Mannheim and the Sociology og Scientific Knowledge: Toward a New Agenda. *Sociological Theroy*, vol. 14, Nr.1, s. 30-48.
- Røe, P.G og R, Skogheim (2003). Makt og meningsdannelse i byutviklingen,
Nordisk arkitekturforskning, vol 16, nr. 3, s. 35- 42
- Plan- og bygningsetaten (1997). *Fjordby eller Havneby? Utredning om Oslos havne eller sjøside*. Oslo kommune.
- (2002). *Byutvikling i Bjørvika-Bispevika-Lohavn. Reguleringsplanforslag til offentlig ettersyn*.
Hentet juni 2013 fra <http://www.prosjekt-fjordbyen.oslo.kommune.no>
- (2003a.). *Høyhus i Oslo . Strategi for videre arbeid.*, Oslo kommune,
- (2003b). *Byutvikling i Bjørvika - Bispevika - Lohavn Reguleringsforslag til bystyret*. Oslo kommune. Hentet juni 2013 fra <http://www.prosjekt-fjordbyen.oslo.kommune.no>
- (2004) Byrom i Bjørvika-Åpen konkurranse, Juryens rapport.
Hentet juni 2013 fra <http://www.prosjekt-fjordbyen.oslo.kommune.no>
- (2007a). *Bjørvika-hva er endringsrommet? En mulighetsstudie med utgangspunkt i seks spørsmål fra gruppledere i bystyret*.
Hentet juni 2013 fra <http://www.prosjekt-fjordbyen.oslo.kommune.no>
- (2007b). *Reguleringsplan til offentlig ettersyn for eiendom 234/6+16, felt B11-B13 og B22, Bjørvika*. Vedlegg 1: Forslagstillers planbeskrivelse. Hentet juni 2013 fra <http://www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/>
- (2009). Overordnet miljøoppfølgingsprogram i Bjørvika: Hvordan revitalisere miljøoppfølgingsarbeidet? Upublisert
- (2010). *Bjørvika- den nye byen i byen*. Hentet juni 2013 fra <http://www.prosjekt-fjordbyen.oslo.kommune.no>
- Plan og bygningsetaten, Statsbygg, Statens vegvesen region øst og NSB eiendom BA: (2000).
Bjørvika den nye bydelen. Evaluering av fire parallelløppdrag
Hentet juni 2013 fra <http://www.prosjekt-fjordbyen.oslo.kommune.no>
- Plan-og bygningsetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Oslo Havnevesen, Statsbygg, Statens vegvesen region øst, ROM eindomsutvikling /OSU (2003c), *Bærekraft i Bjørvika*.
Overordnet Miljøoppfølgingsprogram. Hentet juni 2013 fra <http://www.statsbygg.no>
- Samferdselsdepartementet. (2012). Tildelingsbrev til Statens vegvesen 2013, Hentet mai 2013 fra http://www.regjeringen.no/pages/1923522/tildelingsbrev2013_statensvegvesen.pdf
- Skogheim, R. (2007). *Mellom kunsten og kunden. Arkitekters yrkessosialisering og profesjonelle praksis*. Dr.scient grad ved Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi. Universitetet i Oslo. St.prp. nr. 48 (2001-2002): *Nytt operahus i Bjørvika*.

- Stabursvik ,K.(2010) Demokratisk utbygging, artikkel i Østkantavisa 26.10.2010, Hentet juni 2013 fra <http://www.ostkantavisa.no/nyheter/udemokratisk-utbygging-1.5749792>.
- Star, S. L. (1991). Power, Tecnology and the Phenomemology of Conventions, i K. Asdal, B. Brenna og I. Moser *Technosciene* (ss. 79-107). Unipub.
- Statens Vegvesen (1998). *E18 mellom Festningstunnelen og Ekebergtunnelen. Konsekvensutredning*. Upublisert
- Statens vegvesen (1999). *E18 mellom Festningstunnelen og Ekebergtunnelen. Optimalisering av planforslag*. Upublisert
- Statens vegvesen (2009). *Tiltaksutredning for luftkvalitet i Oslo og Bærum kommune*. Hentet juni 2013 http://www.luftkvalitet.info/Libraries/Rapporter/Tiltaksutredning_for_luftkvalitet_i_Oslo_og_B%C3%A6rum_2010-2015.sflb.ashx.
- Statsbygg og Plan og bygningssetaten Oslo. (1998). *Byutvikling i Bjørvika- Bispevika. En analyse av potensialet for verdiskapning*. Upublisert
- Statsbygg (2005). *Miljøhensyn i utviklingsprosjektene. Erfaringsrapport fra Fornebu, Pilestredet Park , Bjørvika og Vestbanen*. Statsbygg.
- Svava Riesto, M. S. (2006, 03). Om å kjenne arkitektur gjennom bevegelse. Bakgrunn for prosjektet Stasjonsallmenningen. *Byggekunst*, s. 20-22.
- Turner, B. S. (1991). Forord til K. Mannhein: *Ideology and Utopia*, utgave 1991 .

VEDLEGG

Vedlegg 1: Operakvarteret og den nye byen i byen. Kronologisk oversikt over planprosessen

Vedlegg 2: Utdrag fra byplandebatten

Vedlegg 3: Oversikt over informanter

Vedlegg 4: Pinsippvedtak om Bjørvika, Bystyret 2001

Vedlegg 5: Utdrag av konkurranseprogrammet for OSU/Operatomta 2003

Vedlegg 1: OPERAKVARTERET OG DEN NYE BYEN I BYEN

Prosess og noen resultater

Denne fremstillingen av byplanen, Operakvarteret og planprosessen er basert på utdrag fra to brosjyrer og en rapport:

- (1) «Bjørvika- den nye byen i byen» Plan og bygningsetaten (PBE) i Oslo kommune, 2010
- (2) Operakvarteret-en ny og levende bydel, Oslo S Utvikling (OSU), 2010
- (3) Fjorden, byen og operaen E. Whist og T. Christensen, Conceptrapport 28, 2012

Fakta om Bjørvika

Planområdet er totalt ca 700 dekar
(til sammenlikning er Filipstadområdet 320 dekar og Fornebu 3400 dekar (min kommentar))

40 % av arealet skal bygges ut, 40% blir åpne rom og plasser og 20% gategrunn

Utnyttelsesgraden av tomtearealene er halvparten av utnyttelsen på Aker Brygge/ Tjuvholmen-

Det skal bygges 4-5000 leiligheter og 15 - 20 000 arbeidsplasser.



Boligprospekt for leilighet i Operakvarteter



Illustrasjonsplan, lastet ned fra Vianova.no



Operakvarteret sett fra sporområdet (lastet ned fra skyscraper city.com)

E18 med gjennomgangstrafikken går i tunnel under vannet. Området får vanlig bygatetraffikk (1).

Planprosessen presentert i kortversjon (1)

1992-2000: Avklaring av premisser for hovedveiløsning, øvrig arealbruk og utbyggingsøkonomi. Konsekvensutredning

1999-2001: Gjennomføring av parallelloppdrag om forslag til byform. På dette grunnlaget vedtok bystyret et program på 36 punkter for det videre planarbeidet.

2001-2004:Reguleringplan og bærekraft-programmer (i brosjyren er de kalt kvalitetshåndbøker) ble utarbeidet og vedtatt av bystyret 2003. Arkitektkonkurranse for byrommene ble gjennomført i 2004.
«Planarbeidet ble ledet av Plan- og bygningsetaten og utført i tett samarbeid mellom de ulike aktørene i Bjørvika: kommunen, de to dominerende grunneierne, Statens vegvesen og Statsbygg. Det har vært en stor styrke at det var bred enighet om plangrunnlaget og om reguleringsplanforslaget gjennom hele prosessen.» (1) I denne perioden ble også arkitektkonkurransen som førte til Barcode gjennomført i regi av utbyggingselskapet OSU. (Dette er ikke nevnt i brosjyren

2004- dd:Detaljerte bebyggelsesplaner og kvalitetsprogram for delområder

Planprosessen i lang versjon (3)

1982: Ideen om en senketunnel ble lansert i den internasjonale idékonkurransen "Byen og fjorden".

1988 I Kommunedelplan for Oslos sentrale sjøside blir det vedtatt, at området skal omdisponeres fra havneområde til byutvikling og at utvikling av Bjørvika–Bispevika forutsetter at veisystemet legges om

1993 Idékonkurranse for alternative prinsipper for veg- og byutvikling i Bjørvika

1996 Konsekvensutredning fastslår at E18 Bjørvika prosjektet har to likestilte mål: bedre transportsystem og tilrettelegg for byutvikling

1997 Stortingskomité presiserer at dette er et byutviklingsprosjekt og at man må få en finansieringsplan med en kostnadsdeling som reflekterer dette.Statsbygg og Plan og bygningsetaten utarbeider mulighetsstudien "En analyse av potensialet for verdiskapning" som belyser arealpotensialet for byutvikling og den fragmenterte eiendomsstruktur i området.

1998 Endelig konsekvensutredning for det valgte veialternativ foreligger

St. prp. Nr 37 (1997-98) Om nytt operahus, med anbefaling Vestbanen.Dette er første gang saken legges frem i Stortinget. Proposisjonen oppnår ikke flertall i Stortinget. Utredningen "Byutvikling i Bjørvika – Bispevika", som var utarbeidet av Statsbygg og Plan- og bygningsetaten. Denne la grunnlaget for utpeking av tomt for operaen

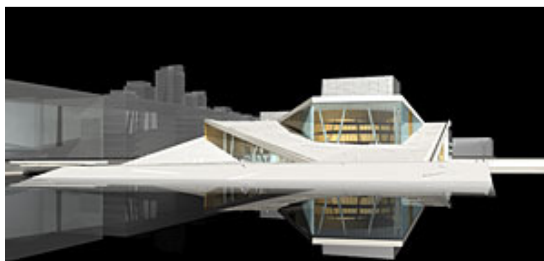
1999 Reguleringsplanarbeidet for Bjørvika starter opp

Regjeringen legger frem St prp nr 48 (1998-99) Om nytt operahus (II), og Stortinget vedtar at "Det bygges et nytt operahus med lokalisering i Bjørvika. Operahusprosjektet gjennomføres uavhengig av den videre vei- og byutvikling og med basis i en særskilt reguleringsplan."

«Prosessene rundt planleggingen og utbyggingen av Bjørvika har vært en av de største, mest langvarige og mest åpne i Oslos nyere historie» (1)



Planområdet



Snøhettas vinnerforslag til ny Opera



Senketunnelen (Kilde. NGI)

2000. Stortinget vedtar at senketunnel skal inngå i Nasjonal Transportplan 2002-2011. Arkitektkonkurranse om Operaen fullført

Parallelloppdrag og felles evaluering av disse som grunnlag for reguleringsplanarbeide. Oslo Havnevesen vedtar å frigjøre indre deler av Oslo havn til byutvikling.

2001 Staten v/Arbeids- og administrasjonsdepartementet, Oslo kommune, ROM Eiendomsutvikling AS og Oslo S Utvikling AS inngikk en prinsippavtale om dannelse av et felles eiendomsselskap for Bjørvikaområdets utviklede arealer

Bystyret behandlet saken "Byutvikling i Bjørvika-Bispevika; grunnlag for videre planarbeid" og gjorde vedtak i 36 punkter som skulle være rettledende for reguleringsplanarbeidet. Reguleringsplan for Operaen vedtatt

2002 To viktige dokumenter: "Politisk viljeserklæring fra Oslo kommune om utvikling av Bjørvika" undertegnet av byrådsleder og "Grunneiernes bidrag til en totalløsning for Bjørvika", undertegnet av Oslo S Utvikling og Oslo Havnevesen

2003 Oslo kommune vedtar reguleringsplan. Arkitektkonkurranse for Operakvartalet, som kunne bygges uavhengig av senketunnelen (som senere får navnet Barcode)

Tre sentrale avtaler ble inngått:

- mellom Oslo kommune og Bjørvika Infrastruktur om utbygging av Bjørvikaområdet i henhold til reguleringsplan, herunder fordele ansvar og risiko tilknyttet samarbeid, utbygging, drift og finansiering av teknisk og sosial infrastruktur.
- mellom Statens Vegvesen, Oslo kommune og Bjørvika Utvikling AS om overtagelse av frigjort riksveigrunn
- mellom Staten ved Statens Vegvesen Region Øst og Oslo kommune om finansiering av Riksveianlegg for Bjørvika

2004 Bjørvika Infrastruktur utarbeider Hovedplan for tekniske anlegg, som ble undertegnet av alle berørte parter og kommunale etater

Operakvarteret

Utbyggingen av Operakvarteret startet i 2006 og vil antakelig pågå ut 2016. Byggefeltet er det første i Bjørvika (etter Operaen) Det grenser mot sporområdene og har en adkomstvei langs sporene som gjorde det mulig å bygge ut og flytte inn i de første byggene før det nye hovedveisystemet var på plass.

Den nye bebyggelsen er mer kjent som Barcode: Utbyggingskonseptet består av 12 lamellbygg med regler for geometriske utforming, som gir mulighet for et selvstendig uttrykk for hvert bygg.

Den nye hovedgaten i Bjørvika, Dronning Eufemias gate, går langs sørsiden av bygningsrekken og blir en 43,2 meter bred «Boulevard» med egne felt for trikk, buss, bil og sykkel, og inntil 10 meter brede fortau.

For å forbinde Bjørvika med bydelene bakenfor, er det bygget en 213 meter lang gangbro over spormrådene. Broen ble åpnet i 2011 og har fått navnet Akrobaten.

Barcodekonseptet skaper en ny type nabolag med egen identitet. Det tilrettelegger for et aktivt og levende byliv hvor man som fotgjenger lett kan bevege seg gjennom området, sier Odd Degnæs, styreformann og partner i DARK gruppe (2)



Barcode bebyggelsen. Modell (Kilde: OSU)



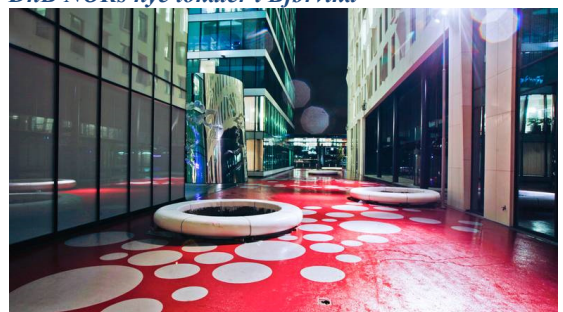
Dronning Eufemias gate fra vest (Kilde: Vianova)



Gangforbindelsen mellom Grønland og Bjørvika



DnB NORs nye lokaler i Bjørvika



Mellom byggene

Utbyggingen



Fundamentering for nybygg (Foto: Entreprenørservice)



Arkeologiske funn av båter fra 1500-tallet i Barcodefeltet

2005 Bygging av Operatunnelen starter.
Første regulering av Operkvarteret/ Barcodekvartalet vedtatt.

2006 Oppstart første byggetrinn av Barcode

2007 Plan og bygningsetaten la frem utredningen "Bjørvika – hva endringsrommet. En mulighetsstudie med utgangspunkt i seks spørsmål fra gruppeledere i bystyret".

1. Hvordan skape større åpenhet i bebyggelsen på bysiden av operabygget?
2. Hvordan bygge ut feltene B11-B13 med hensyn til utsikt fra bakenforliggende byområder?
3. Kan tilgjengeligheten mellom Nyland allé og sjøfronten bedres?
4. Kan trafikken omfordes slik at Nyland allé kan innsnevres?
5. Er det mulig å flytte UKM ned til fjorden i Bispevika?
6. Hvilke volumer bør prioriteres dersom en realreduksjon i Bjørvika skal gjennomføres?

Det første Barcodebygget, PWC-bygget stod ferdig

2008 .Reguleringsplan II for Barcode kvartalet vedtatt etter tre års diskusjon

2010 Bygg nummer 2 i Barcoderekka, KLP-bygget står ferdig og med det de første boligene. Første etappe av veiutbyggingen i Bjørvika, som blant annet omfatter ny E18 i tunnel under Bjørvika og Bispevika, åpnet for trafikk.

2011 Operatunnel med begge løp stod ferdig etter fremdriftsplan og kostnader.

Stasjonsallemningen med gangbro over sporområdet ble åpnet

2012 Bispelokket revet. Utbygging av havnepromenaden og Dronning Eufemias gate starter

2013-16 Ferdigstillelse av bebyggelse og hovedgater og Stasjonsallemningen

Vedlegg 2: Utdrag fra debatten 2006/2007

La andre barske seg med høyhus.

Innlegg av Arkitekt Niels A. Torp, Aftenposten 21.12.06 (Utdrag)

..Oslos egenart, "branding", identitet, er den lave teppebyen der det nære, unike naturlandskap er synlig fra de mest overraskende vinkler, uten høyhus som bryter disse siktlinjene.

.. De fleste av oss liker bybildet i Oslo, og inntil vi har bestemt oss for at det ikke holder lenger, at identiteten skal og må endres, bør ingen politiker eller etatsdirektør tukle med det, helhetlig og tydelig som det er.

Bjørvika-høyhusene med sine spektakulære, sære former er importert vare, fra andre verdensdeler.

..Som de fremstår i det forførende navnet "barcode" er de tidstypiske for den utspekulerte formiveren som vi internasjonale arkitekter for tiden underholder hverandre med og som snart vil være utdatert. Bjørvikamuren burde imidlertid ikke være en lek med former, den er blodig alvor: Det gjelder byens identitet. Sikten fra byen bakenfor er ett tema, byens ansikt mot fjorden er et annet.

..Utbyggerne snakker om disse "byrommene" som om de var et stykke pizza: Lett å lage, smaker godt, men så enkelt er det nok ikke. For å lage urban by trengs inviterende rom i sammenheng med andre inviterende rom, rytme - repetisjon, og ikke minst et innhold i rommenes vegger som inviterer og lokker byborgere i alle alders- og interessegrupper.

..Etatsdirektøren snakker om bærekraft og modernitet i forbindelse med Bjørvikamuren. Det må hun slutte med. Bærekraftig bør være et alvorlig ord i våre dager, et ord fylt av mening. Moderne kunne man nok kalle skyskraperpionérene i begynnelsen av 1900-tallet, men deres hus var adskillig høyere og mer utfordrende rent teknisk. Det vi derimot må og skal diskutere, er om vi har et klart definert ønske om å forandre Oslos identitet, hvilket vi faktisk gjør når vi slipper de høye husene løs i byens sentrum.

..La oss huske hvor vi er: Innerst i en myk vik i en liten hovedstad, langt mot nord, i et vakkert, rikt land, der naturen er vår fornemste vare. La oss respektere denne identiteten, rendyrke den og forsterke den, så lar vi Shanghai og Manhattan få barske seg med de virkelig høye husene

Føleri i Bjørvika.

*Innlegg av K. Nyhus, E. Fossen, A. Vaa Bermann, Oslo Byaksjon,
Dagbladet 30.12 06.(Utdrag)*

HVORFOR ER utbyggingen av Bjørvika så betent? Ingen journalister har klart å finne noen slemme kapitalister som sitter på bakrommet og lurert folket i Oslo. Derimot har journalistene vært flinke til å trykke illustrasjoner fra Barcodeprosjektets motstandere slik at de 30 000 som ikke vil ha mur har signert på noe de ikke vet hva er. Alle prosessene rundt utbyggingen har vært like åpne som låvedøra der heme uten at noen har brydd seg. Før nå. ...Å bruke ord som mur om et prosjekt som nettopp har som premiss at det ikke skal bli det og derfor bryter opp den vante kvartalsstrukturen med tynne bygg i skiftende rytme, gir heller ikke mening. ..

STØRRELSEN på Bjørvikaprojektet spiller muligens også inn. Et større prosjekt har ikke Oslo stått overfor siden Christian IV flytta byen herfra i 1624. Endring er farlig for innbyggerne i Europas kanskje rikeste by. At Barcodeprosjektet i tillegg bryter med vanlig byforming i Oslo har skapt fatal error hos landsens Oslofolk som ikke klarer å lese den nye bydelen. I sin redsel for det ukjente klamrer de seg fast til de redskapene de kjenner; kvartalsutforming og karrébebyggelse. For hvilke alternativer til Barcode er det folkets og dets haltende og enøyde synsere kommer opp med? Helt ordinær kvartals- og karrebebyggelse som i Tertitten borettslag. Audun Engh, Ulf Andenæs, Jan Carlsen, Niels Torp, Anders Heger, Kåre Willoch og Thorbjørn Berntsen støtter alternativer for Barcodetomten som alle stenger utsikten til fjorden like effektivt som Galleri Oslo har gjort det. Hvor skal gatelivet utfolde seg i disse gretne gubbenes semiprivaliserte drøm? Er det på gressplenen under vaktmester Narvestads årvåkne blikk mellom husene som har privatisert det som skulle bli friarealer for hele Oslos befolkning?

..enten vi liker det eller ikke er Bjørvika vår magnet; vårt Central Business District. Det kan virke som om folket heller vil ha en tilpasset variant av Københavns Nyhavn der lukten av tjemalt tre og saltvannsmarinert tauverk slår mot folket som sitter der med trommeskinsspente vommer og lærbrune ansikter og drikker bayer. Nyhavn er ypperlig å vakle seg gjennom hver gang danskebåten har lagt til havn. Men er det en kopi av en sliten bydel i Køben Oslo trenger?

KJÆRE OSLOFOLK: Havutsikt fra boligen kan ikke være en folkerett for alle som vil bo i en storby. Hva er viktigst; at Oslo bidrar til reduserte klimautslipp og får renere luft og vann til glede for alle, eller at du skal se en liten stripe av forurensset vann rett før Nesoddlandet tar deg?

Ironi i Bjørvika

Tilsvaret fra Jan Carlsen: Dagbladet 030107

Kathrine Nyhus, Andreas Vaa Bermann og Erling Fossen i Oslo Byaksjon er ute i velkjent ironisk ærend angående høyhus i Bjørvika (Dagbladet 30.12). Man merker straks at det er hyperurbanisten Fossen som har ført pennen: Sammen med med Kåre Willoch, Niels Torp, Audun Engh og andre «gretne gubber» innlemmes jeg i en gruppe «enøyde synsere» som i redsel for det ukjente klamrer seg fast til «de redskapene de kjenner; kvartalsutforming og karrébebyggelse».

Erling Fossens språklige knep går ut på 1) å håne min alder (68), 2) å sette meg i bås med postmodernistene i Byens Fornøyelse (Engh), som nylig har lansert en patetisk Grünerløkka-kopi på Filipstad, selv om Fossen vet at jeg i utallige artikler har tatt avstand fra kitschmakerne i Byens Fornøyelse og slett ikke ønsker karréløsninger i Bjørvika og 3) å insinuere at jeg frykter det nye til tross for at jeg ikke ser noe skremmende ukjent i Barcode-arkitekturen men oppfatter den som falmende mote importert fra Nederland.

FOSENS SAKPROSA er frisk og humoristisk, men arkitekturfaglig kan den neppe sies å være. For i en debatt som spør om det er nettopp der - i den vesle bukten mellom Ekebergskråningen og Akerhusneset, hvor Groruddalen luftes ut i fjorden og sentrum har et av sine få kontaktpunkter med vannet - vi bør bygge en høyhusrekke, møter han og de to andre byaksjonistene argumentene med påstanden om at «folk svimer rundt i blodtåke» når de hører ordet siktlinjer, de er beboere i et «Norge der trangen til utsikt er sterkere enn kjønnsdriften»

Hvor lenge makter Fossen & Co. å spille på sitt selverklærte futuristiske image? Helt til direktør Paul Løddøen i Oslo S Utvikling, i løpet av våren 2007 har holdt sitt løfte og oppført en såkalt dummy - en modell i full målestokk av Barcode-byggene - slik at Oslos befolkning får oppleve Bjørvika-muren i et realityshow vi er mange som ser fram til?

Vedlegg 3: Oversikt over informanter og deres roller i Bjørvika

| Dato | Navn | Organisasjon | Rolle i Bjørvika |
|----------|--|---|---|
| 31.05.12 | Katharina Bramslev | Grønn byggallianse | Rådgiver og jurymedlem i arkitektkonk. om Europas mest energieffektive bygg |
| 31.05.12 | Knut Felberg | Statsbygg | Medlem av Fagrådet Ansvarlig for KOP (og MOP) |
| 05.06.12 | Ove Ellingsen | Oslo Kommune, Eiendoms- og byutviklingsetaten | Avdelingsdirektør for utbyggingsavdelingen i EBY |
| 08.06.12 | Kyrre Gran | Sweco | Rådgiver trafikkløsninger i Bjørvika |
| 11.06.12 | Eivind Hartmann | HAV, tidligere PBE i Oslo Kommune | Leder av Fagrådet Prosjektleder i HAV |
| 12.06.12 | Sverre Narvestad | Bjørvika Infrastruktur, tidl ROM/NSB eiendom | Rådgiver for NSB/ROM i fagrådet Prosjektleder infrastruktur |
| 12.06.12 | Per F Jørgensen (tlf) | Asplan Viak | Energirådgiver i konk. om Europas mest energieffektive bygg (for Barcoat) |
| 13.06.12 | Christoffer Adams/ Henriette Salvesen | DivA Arkitekter DivA Arkitekter | Deltaker i parallelloppdrag med DiVa/Rogers forslag |
| 13.06.12 | Hilde Sponheim | LPO arkitekter, tidligere PBE | Sekretær for Fagrådet, Ansvarlig for designhåndboka |
| 14.06.12 | Margrete Tviberg | Riksantikvaren | Ansvarlig for Riksantikvarens oppfølging av Bjørvika |
| 18.06.12 | Arne Henriksen | Arne Henriksen Ark | Deltaker i parallelloppdragene (Waterfront) Juryleder for arkitekt-konkurransene om OSU-tomta og Europas mest energieffektive bygg |
| 19.06.12 | Anne Marstein | Jernbaneverket, tidl. bla Statens Vegvesen | Ansvarlig for Storbykollektiv-enheten i Statens vegvesen, Plan- og utviklingsdirektør i Jernbaneverket |
| 19.06.12 | Steinar Berntsen / Morten Fremnesvik | Via Nova Via Nova | Prosjekterende for Dronning Eufemias gate |
| 19.06.12 | Sigrun Aunan/ Marianne Sætre | Snøhetta Snøhetta | Medlem av evalueringsgruppen for parallelloppdragene Prosjekterende for Snøhettas Barcodebygg. |

| | | | |
|----------|--|---|--|
| 20.06.12 | Tore Bjørke | Linstow | Prosjektdirektør, Linstow, Styremedlem i OSU og Bjørvika Infrastruktur |
| 20.06.12 | Jan Petter Seim | A-lab arkitekter | Barcodeteamet, Leder for prosjektering av fellesanlegg i Barcode |
| 21.06.12 | Bodil Nohre, / Kathrine Nyhus / Øystein Olav Ylvisåker | OSU OSU OSU | Prosjektleder Bygg i Operakvart. Prosjektleder Bygulv Prosjektdirektør |
| 21.06.12 | Anne Siiri Øyasæter / Eyvind Skaar | ROM eiendom, tidligere Oslo kommune ROM eiendom | Leder av Fjordbyutredningen, Prosjektdirektør Filipstad Prosjektdirektør – eiendommene rundt Oslo S |
| 22.06.12 | Svein Røed | Statens Vegvesen | Prosjektleder for vegutbyggingen i Bjørvika |
| 25.06.12 | Halvor Jutulstad (tlf) | Ruter | Plansjef for kollektivtransport |
| 28.06.12 | Eivind Selvig (tlf) | Civitas | Rådgiver luftforurensning |
| 29.06.12 | Asbjørg Næss | Civitas/Bjørvika Utvikling | Rådgiver og koordinator for miljøoppfølging |
| 29.06.12 | Ellen de Vibe | Plan- og bygningsetaten (PBE) | Etatsdirektør |
| 26.09.12 | Jofrid Burheim(tlf) | Jernbaneverket Tidl Statens vegvesen | Ansvarlig for planlegging i Utbyggingsavdelingen JBV Utredning av vegløsninger i Bjørvika |

Tillegg:

Bystyrets vedtak i sak 536 28/11/2001 Byutvikling i Bjørvika – Bispevika, grunnlag for videre planarbeid, med beskrivelse av hvordan vedtakspunktene er ivarettatt i reguleringsforslaget.

1.

Hvis ikke annet er omtalt i foreliggende vedtak anbefales Plan- og bygningsetatens vurdering og konklusjon basert på vurderingene i evalueringsrapporten (vedlegg 1 og 2) lagt til grunn for utarbeidelse av reguleringsplan for Bjørvika - Bispevika. Planarbeidet samordnes i tid og innhold med reguleringsplanen for E18 mellom Festningstunnelen og Ekeberg tunnelen. Reguleringsplanen for operaen inngår som premiss for Bjørvikaplanen. Reguleringsplan for arealene mellom sporområdet på Oslo S og Schweigaards gate må samordnes i tid og innhold med reguleringsplanen for Bjørvika - Bispevika.

Kommentar: De tre planforslagene er samordnet og legges ut til offentlig ettersyn samtidig. Operaen inngår som premiss for byutvikling i Bjørvika. Det er vist to alternativer for Operaens omgivelser (s. 85, 93).

2a.

Bjørvika - Bispevika skal reguleres gjennom en samlet plan. I forhold til avgrensingen av planområdet i forbindelse med parallelloppløpdraget av planområdet (vedlegg 2 side 30), skal planområdet utvides sørover slik at det dekker også Sørengautstikkeren og Grønli som et ledd i realiseringen av visjonen om fjordbyen. Forslaget om å legge Sørengakrysset hovedsakelig i fjell må således legges til grunn for det videre planarbeid. Det skal skapes en god sammenheng mellom Bjørvika - Bispevika og Fjordbyen for øvrig.

Kommentar: Planområdet er utvidet (s. 40). Sammenheng med Fjordbyen for øvrig er ivarettatt (s. 78 + kap. 1.7. Konsekvenser). Sørengakryss for E18 er en kombinasjon av løsning i fjell og veilenke langs Ekebergskrenten (E18-saken).

2b.

Reguleringsplanen skal ta hensyn til Fjordbyen og til områdene utenfor planområdet. I planen skal det beskrives hvilke særlige konsekvenser planforslaget har for ovennevnte områder når det gjelder trafikk, meteorologi, lys/skygge, forurensning, rekreasjonsverdi, miljø og andre forhold av betydning.

Kommentar: Trafikk overføres ikke til andre bydeler (s. 120). Konsekvenser for tilgrensende bydeler er beskrevet (konsekvenskapitlet).

2c.

Det skal lages en grovmasket reguleringsplan. Planen skal i tillegg til hovedformål for arealbruk også vise gater, gateløp, "myke veier", offentlige rom, bygningsstørrelser og høyder, korridorer for gjennomlufting av området, siktlinjer og andre overordnede grep. Det skal stilles krav til bebyggelsesplan for det enkelte prosjekt/delområde. Dersom reguleringsplanen er særlig detaljert for et delområde/prosjekt slik at bebyggelsesplankrav kan fravikes, må dette redegjøres særskilt for i reguleringsplanen.

Planområdet skal utvikles i menneskelig målestokk med utgangspunkt i en harmonisk opplevelse for fotgjengere. Fasade- og/eller kvartalslengder som overstiger Rådhusets fasadelengde mot sjøen skal som hovedregel ikke tillates.

Kommentar: Planen er grovmasket og detaljert i tråd med vedtakspunktet (s. 73). Fasadelengder er i hovedsak ivarettatt. Planen er utviklet med utgangspunkt i byliv/fotgjengerens premisser (s. 76).

3a.

Reguleringsforslaget skal legge til rette for en eventuell senere byutvikling på/over sporområdet til Oslo S.

Kommentar: Det er tilrettelagt for senere byutvikling på/over Oslo S (s. 99).

3b.

Reguleringsplanen må åpne for en arealbruk over sporområdene. Spesielt er det viktig å legge til rette for videre utvikling av Oslo Sentralstasjon/Østbanen som byens store sentrale kollektivknutepunkt for

bybane (kombibane), buss og trikk. Det må reserveres nødvendige adkomstarealer slik at dette kan realiseres.

Kommentar: Planen viser Kollektivprioritering og sentrale stoppesteder i Nyland allé (s. 90, 101, 121), samt Stasjonsinngang øst (s. 129). Mulighet for kombibanetilkobling til Østfoldbanen er ivare tatt (konsekvenskap.)

3c.

Løkk over og tunnel (kulvert) under sporområdene må utredes og kostnadsberegnes som en videre oppfølging av reguleringsplanarbeidet.

4.

Utbyggerne i området må forpliktes i forhold til reguleringsplaner slik at finansiering av fellestiltakene kan sikres. Hvordan grunneierne/utbyggerne skal organiseres og hvordan de skal bindes opp med sikte på finansiering av fellestiltak, skal avklares i en egen sak.

Kommentar: Rekkefølgebestemmelsene ivaretar gjennomføring av fellestiltak (s. 142)

5.

Bjørvika - Bispevika skal utgjøre en flerfunksjonell bydel med egen identitet. Den nye bydelen skal tilføre nabobydelene nye kvaliteter og gi disse tilgang til fjorden.

Kommentar: Planen er basert på flerfunksjonalitet (kap. 1.5.3 – 1.5.5.), gir omkringliggende bydeler fjordkontakt (s. 75) og styrker sentrum med nasjonale kulturinstitusjoner og arbeidsplasskonsentrasjon (s. 76, 78).

6a.

Innenfor parallelloppdragets planavgrensning (vedlegg 2 side 30) og områdene Sørenga, Lohavn og Grønlia, søkes det etablert ca 900 000 m² nybygget golvareal. I tillegg kommer utbyggingspotensialet oppå overdekket Sørengakryss samt på Sørengautstikkeren og Grønlia.

Kommentar: Planforslaget tilrettelegger for 938.050 kvm T-BRA.(s. 85).

6b.

Byrådet bes sikre balanse mellom bolig, næring og kultur. Området rundt Bispevika, samt områdene Sørenga, Lohavn og Grønlia skal i all hovedsak planlegges som boligområder.

Kommentar: Syd for Nyland allé varierer minimum boligandel mellom 70 til 100 % av T-BRA. Noen få områder har lavere boligandel på grunn av forurensningssituasjonen. OSU-området har 20 %. Det stilles maksimumskrav for forretningsandel av 1. etasjeplan. (s. 103, 118, 108).

6c.

Reguleringsplanen skal fastsette arealfordelingen mellom de ulike reguleringsformål for næring, bolig, kultur, trafikkområder, parker, offentlige rom etc. både for planområdet som helhet og for de enkelte delområder/prosjekter.

Se kommentar til pkt. 2c.

7.

Innenfor parallelloppdragets planavgrensning (vedlegg 2 side 30) , med tillegg av områdene Sørenga, Lohavn og Grønlia, skal det etableres minimum 4 - 5000 boliger med tilhørende service og sosial infrastruktur (skoler, barnehager etc.). Boligene bør kunne ivareta boligbehov for ulike grupper av befolkningen i ulike faser av livet. Det forutsettes at boligene får tilfredsstillende miljøvilkår i forhold til luftkvalitet, støy og vibrasjoner. Bebyggelsen skal plasseres og utformes slik at boligene får gode lys- og solforhold, samt at man særlig tilstreber sjøutsikt for samtlige boenheter. Området må være stort nok til å kunne finansiere mest mulig av infrastruktur, veier og tunneller, parker og fellesområder.

Kommentar: Minimum 4000 boliger er ivare tatt. det er stilt kvalitetskrav og krav til leilighetsfordeling (s. 81)

8.

Byggehøydene i området baseres på en opptrapping fra fjorden inn mot sporområdet på Oslo S der byggehøyden kan være opptil 12 etasjer. Byrådet vil komme tilbake med en sak om høyhus. Høyhusene må utgjøre en mindre del som representerer variasjonen og mangfoldet i området. Det må kunne dokumenteres akseptable vindforhold på bakkeplan og at luftmasser ikke stuves opp.

Kommentar: Bydelen har stigende høyder fra sjøen mot sporområdet (s. 76) Det åpnes for høyhus mot sporområdet (s. 106) og langs Ekebergskrenten (s. 115).

9.

Det skal legges til rette for et levende byliv basert på tradisjonelle bygater med gode forhold for fotgjengere og syklistar og med publikumsrettede aktiviteter i bygningene på fortausplan. Et gjennomgående gang- og sykkelveinett prioriteres.

Kommentar: Det tilrettelegges for levende byliv (s. 77) og gjennomgående sykkelnett er ivarettatt (s. 122).

10.

Det skal stilles strenge estetiske krav til utforming av utearealer, gater og bygninger. Som en del av reguleringsplanen utarbeides en kvalitetshåndbok som gir retningslinjer for uterom, gater og bygninger og samspillet mellom disse. Retningslinjene skal ligge til grunn for alt arbeid innen planområdet. Ved utforming av bebyggelse og uterom må det sikres tilfredsstillende oppholdskvalitet på bakkeplan på helårsbasis. Ved utformingen av kvartaler skal det sikres variasjon i bygningsstrukturen.

Kommentar: Designhåndbok er utarbeidet (s. 73) og det er stilt krav til kvalitet for sentrale byrom (bestemmelsene § 4.3).

11.

Sjøfronten skal i hele sin lengde være offentlig tilgjengelig med en sammenhengende havnepromenade, og utvikles som rekreasjonsarealer for ulike brukergrupper. Som hovedregel skal denne sonen ha en bredde på 20 meter.

Kommentar: Havnepromenaden er gjennomgående og i hovedsak 20 m (s. 78).

12.

Bjørvika og Bispevika skal også i fremtiden fremstå som to separate viker. Bispevika skal ikke omformes til et lukket basseng. Bebyggelse oppå senketunnelen skal ikke videreføres i planarbeidet. En større del av Bjørvikutstikkeren og Paulsenkaia beholdes slik at Akerselvas utløp blir tydelig markert. Areal på disse to utløperne som vil bli liggende syd for Operaen, må i liten grad bebygges, men primært utformes i rekreasjonsøyemed.

Kommentar: Byplangrepet er basert på Bjørvika og Bispevika som separate viker (s. 74), Akerselvas utløp utformes som sentralt byrom (s. 100) og utstikkerne får kun paviljongbebyggelse (s. 89, 102).

13.

Den volummessige oppbyggingen av bebyggelsen nord og øst for operaen skal gi den en fremtredende eksponering.

Kommentar: Det er utarbeidet to alternativer for operaens omgivelser (s. 88, 93)

14.

Akerselvas bredder skal være offentlig tilgjengelige slik at de styrker områdets identitet, i overensstemmelse med Akerselva miljøpark. Denne sonen bør som hovedregel ha en bredde på 25 meter. Akerselva åpnes helt inn til sporområdet.

Kommentar: Elvebreddene er i hovedsak 25 m (s. 100)

15.

Reguleringsplanarbeidet skal innbefatte vurdering av tomteløsninger for akvarium i Bjørvika - Bispevika.

Kommentar: Akvarium foreslås på Paulsenkaia (s. 102)

16.

Mulighetene for å gjenåpne Alnaelven helt eller delvis skal vurderes nærmere.

Kommentar: Dette vil være mulig i Mariabakken (s. 118)

17.

Bebyggelsen som er vist i Haven-området er trukket for nær Ladegårdens Have. Forslaget kommer i direkte konflikt med ruinene av Bispeborgen og må derfor justeres.

Kommentar: Bebyggelsen er trukket lenger vestover. (s. 113)

18.

En egnet tomt for Universitetets Kulturhistoriske Museer (UKM) skal settes av i tilknytning til Middelalderparken. Plassering av museene må avklares i reguleringsplanen. "Borgen" skal rives dersom det ikke kan dokumenteres at den kan integreres på en estetisk fullverdig måte som en del av UKM. Det skal etableres en god, funksjonell forbindelse fra Middelalderparken ut til Fjorden. Siktlinjer fra Middelalderparken til Akershusborgen og Hovedøya skal sikres.

Kommentar: UKM legges i Middelalderparken og Haven (s. 111). Borgen rives. Siktlinjene er sikret i Mariabakken (s. 118) og Loallmenningen (s. 116)

19a.

Anleggelse av kaianlegg av permanent karakter foran Langkaia bør søkes unngått. Lokalisering av anløpssted for øyåtene må avvende den politiske behandlingen av fergehavnutredningen. Mulighetene for å lokalisere småbåthavn innenfor planområdet skal vurderes.

Kommentar: Det er vist anløpssted for lokalbåter langs Langkaia (s. 43). Småbåthavn m/landanlegg er lokalisert i Lohavn (s. 44)

19b.

Landanlegg for service etc. til småbåter må inngå i planene. I tilknytning til planområdet bør Lohavn/Sprenga og Revierkaia vurderes. Operabyggets ønske om ikke å bli bygget inne i en småbåthavn må være førende.

Kommentar: Operaen bygges ikke inne i småbåthavn.

20.

Det må tidligst mulig etableres en ny forbindelse på tvers av sporområdet (Østre tangent) som avlastning av de sentrale delene av det nye byområdet med Nyland allé og Nylandsbrua og som gangmulighet over til nabobydelene i nord. Biltrafikken i Østre tangent må ledes inn mot Ring 1. Det skal gjennomføres en utredning som ser på konsekvensene for indre by og sentrum av å begrense biltrafikken over sporområdet til tilsvarende kapasiteten på en tofelts vei. Mulighetene for en nedsenking av Østre tangent på strekningen langs Middealdervannspeilet må utredes nærmere. En slik nedsenking er ønskelig hvis det ikke medfører for store inngrep i kulturminner. Byrådet bes komme tilbake med dette i egen sak.

Kommentar: Østre Tangent er del av planforslaget (s. 120). Muligheter for reduksjon av trafikken over sporområdet er vurdert (s. 130).

21.

For å sikre områdets kollektivtilgjengelighet bør Jernbaneverket og NSB utvikle en østre stasjonsinngang til Oslo S. Denne må inngå i reguleringsplanen for Bjørvika - Bispevika.

Kommentar: Stasjonsinngang øst inngår i planforslaget (s. 129).

22a.

AS Oslo Sporveier og Samferdselsetaten bes bidra i det videre planarbeidet med hensyn til trasé og fremkommelighet for bybane, buss og trikk gjennom bydelen. Det må i planen settes av areal til kollektivtraseer slik at det fysisk legges til rette for et kollektivtilbud som kan gi en kollektivandel for motoriserte reiser på minst 80% i alle deler av planområdet. Planen må også vise mulig tilkobling til en eventuell fremtidig kombibanedrift på Østfoldbanen, og ikke hindre muligheten for senere utbygging og drift av bybane (kombibane) også nordover og vestover.

Kommentar: Kollektivtilgjengelighet er prioritert. (s. 121). Mulighet for kombibanedrift er ivarettatt (kap. 1.7. Konsekvenser)

22b.

Kollektivdekning av området kan skje gjennomgående fra øst/vest.

Kommentar: Nyland allé gir kollektivtrasé i 4 felt i øst-vest-retning. (s. 121)

22c.

Det bør vurderes om bilbetjening av Bjørvika-Bispevika på sikt kan avgrenses til å skje fra øst, mens Kvadraturen etc betjenes fra vest (Tollbodkrysset).

Kommentar: Dette er vurdert (s. 130)

22d.

Veianlegget i planområdet skal utformes slik at trafikksanerende tiltak kan gjennomføres.

Kommentar: Mulighetene er beskrevet (s. 131)

22e.

Byrådet bes videre, i samarbeid med SVO, arbeide for å redusere RV 4 trafikken slik at Nylandsveien på sikt kan avvikles. Området må derfor planlegges slik at dette på sikt kan realiseres.

Kommentar: Beskrevet (s. 132)

22f.

Øst/vest trafikk bør styres slik at verken Nylands Allé eller den lokale adkomstgate på sydsiden inntil sporområdet får mer belastning enn 10.000 ÅDT.

Kommentar: Dette har vært en forutsetning for planarbeidet, men trafikkmengdene ligger noe over 10.000 ÅDT. (s. 120 + kap. 1.7. Konsekvenser)

23.

Plan B's idé om en gondolbane vil kreve nærmere utredninger. Det må utredes traseer som ikke går rett over Middelalderparken og vannspeilet.

Kommentar: Planen omfatter gondolbane (s. 134)

24a.

Med grunnlag i områdets sentrale beliggenhet og særlig høye kollektivdekning, må parkeringsdekningen for næringsvirksomheten i området begrenses til å dekke behovet for beredskapsparkering. Parkeringsdekning for boliger må ligge på et svært lavt nivå.

Kommentar: Parkeringsdekning er på et svært lavt nivå (s. 129)

24b.

Parkeringsdekning på gateplan bør i størst mulig grad unngås. Kantsteinparkering kan tillates i begrenset omfang for å oppnå ønsket effekt som en "levende bydel", noe korttidsparkering i en viss utstrekning kan bidra til. Beboer,- nærings- og besøksparkering skal i størst mulig grad henvises til underjordiske parkeringsanlegg. Parkeringsanlegg skal plasseres slik at minst mulig trafikk genereres innenfor det utvidede planområdet.

Kommentar: Det er tilrettelagt for noe kantsteinsparkering i bolig gatene i Bispevika og på Sørengutstikkeren.

24c.

Parkeringshall i Ekebergåsen, som også kan dekke innfartsparkering bør vurderes som ett alternativ for beboer,- nærings- og besøksparkering.

Kommentar: Dette er vurdert og funnet uaktuelt grunnet avstanden til sentrum.

25a.

Det skal sikres best mulige klimatiske forhold med nødvendig rensning og utlufting av forurenset luft. Luftkvaliteten i planområdet bes utredet nærmere.

Kommentar: Utluftingskorridorer ivaretas (s. 83). Det er redegjort for luftkvalitet (kap. 1.7. Konsekvenser).

25b.

Mulige avbøtende tiltak også i tilstøtende områder, vurderes i utredningen.

Kommentar: For luftkvalitet som følge av trafikale forhold, se kapittel 1.5.12 Transportløsning og kapittel 1.7.4 Trafikale konsekvenser.

25c.

Studier av lokal meteorologi skal foretas generelt på planleggingsstadiet. Slike studier skal også senere inngå som fast element i hvert enkelt prosjekt. Et eksempel på dette er 3D-simulering av vind rundt høyere bygninger. Det skal etableres utluftingskorridorer nord/syd i planområdet med en bredde/størrelse som i tilstrekkelig grad ivaretar klimahensyn. En korridor langs Akerselva med tillegg av 25m til begge sider og nødvendige korridorer for "Østre tangent" og "Stasjonsallmenningen" bør i denne sammenheng være aktuelt å vurdere.

Kommentar: Studier av lokal meteorologi er gjennomført i to utredninger. Utluftingskorridorer ivaretas og det er gitt egne reguleringsbestemmelser for lokalklima (s. 83). Det er redegjort for luftkvalitet (kap. 1.7. Konsekvenser)

26a.

For å møte utfordringen i energisituasjonen skal det i planområdet satses på alternative energikilder. For å sikre at aktuelle løsninger innlemmes i planarbeidet, skal planleggingen av helhetlige og energiøkonomiserende løsninger startes opp ved igangsetting av reguleringsplanarbeidet og være en kontinuerlig del av planprosessen.

Kommentar: Det er gitt egne reguleringsbestemmelser for energi og overordnet miljøoppfølgingsprogram behandler temaet (s. 83).

26b.

"Bjørvika" skal planlegges for balanse i forbruk/produksjon av energi. Alle energimuligheter skal vurderes med sikte på bærekraftig utvikling. Malmøkonseptet og EU-standard på energiområdet legges til grunn.

Kommentar: Det er gitt egne reguleringsbestemmelser for energi og overordnet miljøoppfølgingsprogram behandler temaet (s. 83).

27.

Byutviklingen i Bjørvika - Bispevika må skje etter økologiske prinsipper. Det bes derfor om at det utarbeides et miljøoppfølgingsprogram som et vedlegg til reguleringsplanen. Både fagetater, forskningsmiljø og frivillige organisasjoner innenfor dette feltet må trekkes aktivt med i utarbeidelsen.

Kommentar: Overordnet miljøoppfølgingsprogram er utarbeidet (s. 73, 83)

28.

Reguleringsplanen skal visualiseres i 3D slik at vurdering av planprosessen kan vurderes fortløpende både av planleggerne, politikere og interesserte innbyggere. Visualisering i 3D og planprosessen må derfor løpe parallelt.

Kommentar: Planforslaget er illustrert i 3D-modell.

29.

I planprosessen skal det legges til rette for aktiv og bred medvirkning fra publikum, fagmiljøer, interesseorganisasjoner og andre berørte parter.

Kommentar: Planprosessen har vært preget av et omfattende medvirkningsopplegg og stor grad av offentlig diskusjon (s. 38).

30.

Utbygging av området vil skje etappevis og over mange år. Ledige områder innenfor planområdet bør benyttes i utviklings- og byggeperioden. Byrådet bes bidra til stor fleksibilitet med henblikk på å ta i bruk ledige arealer i området under byggeperioden.

Kommentar: Det søkes å tilrettelegge for kulturaktivitet i anleggsperioden (s. 136 og Kulturoppfølgingsprogrammet)

31.

Reguleringsplanen skal vise hvilke forutsetninger som må være oppfylt for hvert trinn i utviklingen av bydelen. Rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler kan være virkemidler for å styre utviklingen.

Kommentar: Rekkefølgebestemmelser er del av planforslaget (s. 142).

32.

Utviklingen av Mosseveien og konflikt mellom byutvikling, myke trafikanter, lokaltrafikk og langtransport må avklares, særlig i Sjursøya,- og Grønliaområdet.

Kommentar: Utvikling av Mosseveien ivaretas i E-18 planen. Forholdet mellom byutvikling og tilrettelegging for lokaltrafikk og myke trafikanter er ivaretatt innenfor planområdet (s. 120).

33.

Byrådet bør ta i bruk nødvendige virkemidler for å oppnå at minimum 10 % av boligene i planområdet kan disponeres som utleieboliger for ungdom.

Kommentar: Plan- og bygningsloven gir ikke mulighet til å styre dette gjennom reguleringsplan (s. 82).

34.

Byrådet bør ta i bruk nødvendige virkemidler for å legge til rette for sosial boligbygging innenfor det utvidede planområdet eller i tilknytning til planområdet.

Kommentar: Plan- og bygningsloven gir ikke mulighet til å styre dette gjennom reguleringsplan (s. 62).

35.

Byrådet bes vurdere om svømmehall etter Trondheims modellen med direkte nærhet /kontakt med sjøen kan innpasses.

Kommentar: Det er tilrettelagt for at svømmehall kan etableres i Lohavn, men denne anbefales lagt lenger syd, i forbindelse med byutvikling eller fergeterminal på Kongshavn (s. 119).

36.

Byrådet skal i de videre trafikkmessige utredninger også vurdere hvilke virkninger trafikkreduserende tiltak i form av økt kollektivandel, parkeringsrestriksjoner, i tillegg til veiprising, kan ha for utforming av veisystemet i Bjørvika.

Vedlegg 5: Utdrag av konkurranseprogrammet for OSU-tomta/senere Barcode/Operakvarteret:

(Arkitektkonkurranse i Bjørvika - OSU felt B10, Foreløpig programutkast 21. januar 2003 (OSU, Linstow, Entra))

Fleksibilitet og mulighet for å øke boligtalet når miljøforholdene blir bedre:

- Oppdragsgiver ønsker å skape en fleksibel bebyggelse som kan huse alle typer alminnelige byfunksjoner. Samlet skal OSU-området inneholde 20% boliger og 80% andre formål.
- Bebyggelsen utformes slik at boliger i prinsippet kan plasseres i samme type bygningsstruktur som kontorer og forretninger. Det sikrer en robusthet som gjør fremtidige endringer mulig. På sikt vil miljøbelastningen fra så vel Nylandsveien som stasjonsområdet kunne bli mindre og gjøre det mulig med boliger i et større omfang.
- Boligene bør fortrinnsvis ikke legges lavere enn 3. etasje. Det bør vise hvordan det kan tilrettelegges for 2-, 3- og 4-roms boliger, så vel gjennomgående som ensidig vendt mot øst, sør eller vest.

Arkitektur:

- OSU ønsker med arkitektkonkurransen å få frem et prosjekt med usedvanlige arkitektoniske kvaliteter. (. . . .) Byggverkets kvaliteter skal til fulle kunne oppleves i fjernvirkning og i utforming av de nære byrom, og bidra til å gi bydelen identitet. (..) Snøhettas operaprojekt kan stå som eksempel på den arkitektoniske kvalitet som bør ligge til grunn for Bjørvika utbyggingen.

Høyder:

- Reguleringsforslaget gir mulighet for bygging av 10 – 12 etasjer i størstedelen av felt B10. Langs nordsiden gis det mulighet for høyhus opp til kote 78 som dermed kan få 18 etasjer pluss toppetasje. I felt B11 kan det bygges helt opp til kote 100 som kan innebære 25 etasjer. Dette er så høy bebyggelse at den vil kunne kreve skivefundamentering ned til fast grunn. Foreløpige vurderinger går ut på at bebyggelse mellom 15 og 20 etasjer må vurderes for slik fundamentering, mens høyere bebyggelse ganske sikkert vil stille slike krav. OSU ønsker ikke en bebyggelse som krever en annen fundamenteringsmåte enn peling.

Miljømål:

- Konkurransutkastet skal vise hvilket potensial som ligger i materialkvaliteter og detaljering samtidig som de miljømessige mål er hensyntatt.
- OSU har høye ambisjoner om å skape en miljøvennlig bebyggelse.
- OSU ønsker å ta dagens klima- og miljøutfordring på alvor ved å utforme byggene med sikte på lavt energiforbruk og maksimal utnyttelse av fornybare energikilder. OSU har som mål at prosjektet skal ha et vesentlig lavere energiforbruk pr. arbeidstaker og beboer enn det som er vanlig i dag, og ønsker å satse på å få frem energieffektive bygningsmessige og tekniske løsninger.
- OSU ønsker å gjennomføre byggeprosjektet med sikte på minimal produksjon av avfall og en god utnyttelse av lokale ressurser. Det vil bli tilrettelagt for en videreføring av disse holdninger også i driftsfasen.
- Et av OSUs fremste miljømål er å kunne tilby Sunne Hus til bebyggelsens fremtidige brukere, og vil derfor legge vekt på bruk av konstruksjoner, byggemetoder, materialer og produkter som i produksjon og bruk verken medfører helseskadelige eller negative miljøeffekter.
- OSU-området er den delen av Bjørvika som får den høyeste utnyttelsen. Bakgrunnen for det er at området ligger tett opp til Oslo S-området med svært god tilgjengelighet til kollektivtransport. Det er viktig at den fremtidige bebyggelsen drar nytte av den ressurs dette representerer, men høy utnyttelse skal ikke gå på bekostning av høyest mulig miljøkvalitet, visuelt og fysisk.
- Bebyggelsens transportbehov må primært kunne tilfredsstilles ved hjelp av kollektiv-, gang og sykkeltransport. (..) Den lave parkeringsdekningen krever særlig god tilrettelegging for bruk av drosjer samt ordninger med bilpooler for bedriftene og bilkollektiv for boliger.